



联合国国际贸易法委员会

第三十九届会议

2006年6月19日至7月7日，纽约

第三工作组（运输法）第十七届会议工作报告
(2006年4月3日至13日，纽约)

目录

	段次	页次
导言	1-7	3
一. 审议情况和决定	8	4
二. 拟定[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案	9-233	5
控制权—第 11 章	9-71	5
第 54 条草案. 控制权的定义	10-16	5
第 55 条草案. 运输合同的修改	17-22	7
第 56 条草案. 在签发的运输单证或电子运输记录基础上的适用规则	23-45	8
第 57 条草案. 承运人执行指示	46-58	12
第 58 条草案. 被视为交货	59	15
第 59 条草案. 向承运人提供信息、指示或单证的义务	60-64	15
第 60 条草案. 协议变更	65-67	17
重新审议第 56(1)(d)条草案和所提议的折衷方法	68-71	17
考虑列入公约草案的实质性议题	72-76	18
权利的转让—第 12 章	77-78	19
向收货人交付货物—第 10 章（续）	79-113	19
第 49 条草案. 签发可转让运输单证或可转让电子运输记录时的交货	80-89	20
第 50 条草案. 未发出适当的指示	90-93	21



第 51 条草案. 货物无法交付时	94-101	22
第 52 条草案. 货物到达目的地的通知	102-106	24
第 53 条草案. 承运人对无法交付的货物的责任	107-113	25
留置权	114-117	26
承运人和托运人违反公约草案未明确处理的义务而应承担的赔偿责任	118-120	27
适用范围、合同自由及相关条文	121-172	27
第 8 条草案. 一般适用范围	123-128	28
第 9 条草案. 具体的除外情形和涵盖内的情形	129-133	29
第 10 条草案. 对某些当事方的适用	134-140	30
第 20 条草案. 海运履约方的赔偿责任	141-145	32
关于某些合同条款的有效性的第 94 条草案	146-153	32
第 95 条草案. 关于总量合同的特别规则	154-170	34
第 96 条草案. 关于活动物和某些其他货物的特别规则	171-172	37
托运人的义务—第 8 章	173-207	37
第 29 条草案. 承运人提供信息和指示的义务	175-186	38
第 30 条草案. 托运人提供信息、指示和单证的义务	187-194	40
第 33 条草案. 关于危险货物的特别规则	195-198	42
第 31 条草案. 托运人赔偿责任缘由: 迟延	199-207	43
关于记名收货人提单的提案	208-215	45
运输单证和电子运输记录—第 9 章	216-233	47
第 37 条草案. 运输单证或电子运输记录的签发	218-224	47
第 38 条草案. 合同细节	225-233	49
三. 其他事项	234-236	50
第十八、十九和二十届会议的时间安排	234	50
未来的工作计划	235-236	51

导言

1. 委员会 2001 年第三十四届会议成立了第三工作组（运输法），委托该工作组与有关国际组织密切合作，拟订关于国际货运问题的立法文书，这些问题包括适用范围、承运人的责任期、承运人的义务、承运人的赔偿责任、托运人的义务和运输单证。¹工作组在 2002 年第九届会议开始审议一份[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案。关于该公约草案的立法史方面历史参考资料的最新汇编可查阅 A/CN.9/WG.III/WP.60 号文件。
2. 第三工作组（运输法）由委员会所有成员国组成，于 2006 年 4 月 3 日至 13 日在纽约举行了第十七届会议。工作组下列成员国的代表出席了会议：阿尔及利亚、阿根廷、澳大利亚、奥地利、贝宁、巴西、加拿大、智利、中国、哥伦比亚、捷克共和国、斐济、法国、加蓬、德国、危地马拉、印度、伊朗伊斯兰共和国、意大利、日本、约旦、肯尼亚、马达加斯加、墨西哥、尼日利亚、巴基斯坦、大韩民国、俄罗斯联邦、新加坡、西班牙、斯里兰卡、瑞典、瑞士、泰国、突尼斯、土耳其、乌干达、美利坚合众国、委内瑞拉玻利瓦尔共和国和津巴布韦。
3. 下列国家的观察员也出席了会议：保加利亚、塞浦路斯、刚果民主共和国、丹麦、萨尔瓦多、芬兰、教廷、科威特、荷兰、新西兰、挪威、菲律宾、塞内加尔和乌克兰。
4. 下列国际组织的观察员也出席了会议：
 - (a) 委员会邀请的政府间组织：亚非法律协商组织、欧洲共同体（欧共体）；
 - (b) 委员会邀请的国际非政府组织：美洲铁路协会、波罗的海和国际海事理事会、国际海事委员会（海事委员会）、欧洲托运人理事会、国际商会、国际海运局（海运局）、国际货运承揽业协会联合会（货运承揽业协会联合会）、国际保护和赔偿俱乐部组织、国际多式联运协会（多式联运协会）、国际海运保险联合会。
5. 工作组选出下列主席团成员：
 - 主席：Rafael Illescas 先生（西班牙）
 - 报告员：Walter De Sá Leitão 先生（巴西）
6. 工作组收到下列文件：
 - (a) 临时议程说明及更正（A/CN.9/WG.III/WP.60 和 A/CN.9/WG.III/WP.60/Corr.1）；
 - (b) 挪威代表团在工作组第十五届会议上口头介绍的一份供参考的关于控制权的文件（A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1），为工作组第十六届会议印发了该文件；

(c) 瑞士代表团在工作组第十五届会议上口头介绍的一份供参考的关于权利转让的文件（A/CN.9/WG.III/WP.52），为工作组第十六届会议印发了该文件；

(d) 为工作组第十六届会议印发的荷兰代表团关于交货的文件(A/CN.9/WG.III/WP.57)，但该届会议未完成对该文件的审议；

(e) 芬兰关于适用范围、合同自由和相关条文的提案（A/CN.9/WG.III/WP.61）；

(f) 美利坚合众国代表团提交的一份供参考的关于运输单证和电子运输记录的文件（A/CN.9/WG.III/WP.62）；

(g) 瑞士代表团关于向收货人交付货物以及承运人扣留货物权利的提案（A/CN.9/WG.III/WP.63）；

(h) 欧洲托运人理事会有关[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案的评述意见（A/CN.9/WG.III/WP.64）；

(i) 日本关于适用范围的提案（A/CN.9/WG.III/WP.65）；

(j) 国际海事组织提交的供工作组参考的关于总量合同的文件(A/CN.9/WG.III/WP.66）；

(k) 瑞典代表团关于托运人义务的提案草案（A/CN.9/WG.III/WP.67）；

(l) 荷兰关于记名收货人提单的提案（A/CN.9/WG.III/WP.68）；

(m) 美利坚合众国关于托运人义务的提案（A/CN.9/WG.III/WP.69）；及

(n) 意大利代表团关于运输单证和电子运输记录及适用范围、合同自由以及有关条款的提案（A/CN.9/WG.III/WP.70）。

7. 工作组通过了下述议程：

1. 选举主席团成员；
2. 通过议程；
3. 拟定[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案；
4. 其他事项；
5. 通过报告。

一. 审议情况和决定

8. 工作组继续根据载于秘书处的说明（A/CN.9/WG.III/WP.56）附件的案文审查[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案(“公约草案”)，并讨论了各项提案，其中包括芬兰关于适用范围、合同自由和相关条款（A/CN.9/WG.III/WP.61）；瑞士关于承运人扣留货物权利的提案（A/CN.9/WG.III/WP.63）；日本关于适用范围的提案（A/CN.9/WG.III/WP.65）；瑞典关于托运人义务的提案草

案（A/CN.9/WG.III/WP.67）；荷兰关于记名收货人提单的提案（A/CN.9/WG.III/WP.68）；美利坚合众国关于托运人义务的提案（A/CN.9/WG.III/WP.69）；以及意大利关于运输单证和电子运输记录及适用范围、合同自由以及有关条款的提案（A/CN.9/WG.III/WP.70）。工作组请秘书处根据工作组的审议情况和结论拟订一些条文的修订草案。这些审议情况和结论已反映在下文第二节中。

二. 拟定[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案

控制权—第 11 章

9. 有与会者提醒工作组，工作组上次审议控制权这一议题是在其第十一届会议上（见 A/CN.9/526，第 100-126 段）。还有与会者提醒工作组，挪威曾向工作组第十六届会议提交了一份载有控制权相关资料的文件（A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1；见 A/CN.9/576，第 211 段）。工作组对第 11 章各项条款的审议是以 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件附件一和附件二所载的案文以及 A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1 号文件中所提的拟议案文为基础的。

第 54 条草案. 控制权的定义

第 54 条草案. 一般性意见

10. 工作组审议了 A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1 号文件第 7 段和 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件所载的第 54 条草案案文。据指出，A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件中的第 54 条草案没有明确区分控制方单方面下达指示的权利和控制方与承运人就修改运输合同达成协议的权利。还有与会者提醒工作组，第 54 条(b)项草案规定，控制方可在货物到达目的地之前要求交货，而该款项在过去一直是予以讨论的议题。特别是，据指出，一些人认为，这种要求必然意味着运输合同的变更，因而需要有双方的协议。不过，另有一些人认为，该项权利的性质是单方面的，应当作为基本权利保留，例如，在没有签发可转让运输记录而卖方或信贷机构必须对作保的货物加以执行的情况下，即应作此保留。

11. 与会者普遍表示支持 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件中采用的办法，其中第 54 条草案对可能由控制方单方面行使的控制权作了规定，而要求修改运输合同并因此还要求征得承运人同意的规定则单独列入第 55 条草案。

12. 有与会者表示支持保留第 54 条草案前导段中括号内的“系指”一词，删去“是”字。

控制方作为可以行使控制权的唯一当事人

13. 有与会者评论说，第 55 条草案的起首语“控制方是可以行使控制权……的唯一当事人”是对控制权的一般性陈述，应当平等地适用于第 54 条草案。有与会者认为，这段语句应该从第 55 条草案挪到第 54 条草案的前导段，但另有与会者认为，起草时应该谨慎，以确保对一般性规则的陈述也适用于第 55 条草案

所述对运输合同的修改。与会者普遍同意，应对第 54 和 55 条草案进行调整，以确保控制方是可以行使控制权的唯一当事人这条规则普遍适用。此外，有与会者提出，可以考虑拟订一项适用于第 54 条和第 55 条草案的独立条款。

第 54(b)项草案 在中途港或途中地交货

14. 有与会者认为，请求在中途港或途中地交货总是等同于变更运输合同的原始条款，会给承运人带来很大的负担，因为几乎这总是会干扰承运人的正常作业，而这种权利也与第 57 条草案规定的保障措施相冲突。因此，有人提议删去第 54(b)条。不过，工作组的主导意见是赞成保留第 54(b)条草案中所表达的原则，因为据认为，给予控制方行使控制权的有效方式是很重要的，特别是面对有破产可能的买方。

15. 有与会者表示支持保留第 54(b)条草案中第二组括号内的案文，删去第一个括号内的案文。据称，控制方应当仅有权请求承运人在中途港或途中地交货。有与会者提出，允许控制方请求在另外的港口或地点交货将给承运人造成不合理的绕航负担，可能会带来严重的经济后果。在这方面，有与会者提出，提及“中途港或途中地”并不足以保护承运人不会因为控制方的请求而绕航，因此应对该条款草案作进一步修改，明确规定控制方只可请求在预定的途中停靠港提前交货。有与会者还表示担心，控制方请求在起初未预料到的港口或地点交货，这可能会使承运人承担额外的费用，例如卸下装在舱底的集装箱的相关费用，因此在任何情况下，都应当偿还承运人为这类提前交货而付出的任何额外费用。不过，另据指出，第 57 条草案，特别是关于不妨碍承运人正常运作和不妨碍偿还额外费用的条款，可解决这类顾虑。

工作组就第 54 条草案达成的结论

16. 经讨论后，工作组决定：

- 应当保留 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件所载的第 54 条草案案文，作为工作组今后审议的基础；
- 应删去第 54 条草案前导段中“系指”一词的括号和加括号的“是”字；
- 应在第 54 条草案前导段中插入控制方是可以行使控制权的唯一当事人所依据的原则；
- 应删去第 54(b)条草案中第二组括号内案文的括号以及第一组括号内的案文；
- 第 54(b)条草案中的“在中途港”一词应改为“在预定的停靠港”一类的字样；
- 秘书处应结合上述审议内容，拟订第 54 条草案的新案文。

第 55 条草案. 运输合同的修改

第 55 条草案“运输合同的修改”中的单独处理问题

17. 正如上文第 11 段中所指出的，工作组对 A/CN.9/WG.III/WP.56 中所载第 55 条草案的结构普遍表示同意，该条规定单独处理因行使控制权导致修改运输合同的问题。有与会者表示关切的是，虽然单列一项关于因行使控制权导致修改运输合同的条款是一个积极步骤，但第 54 条草案(b)和(c)项也可被认为是对运输合同的修改，并可考虑对第 54 和第 55 条草案作进一步修改以澄清这些关切的问题。此外，据指出，除了有必要对第 1 条草案中的“控制权”和“控制方”的定义进行修改外，可能还需要对第 55 条草案的标题进行调整。

在修改运输合同之前合同当事方的权利和义务

18. 有与会者表示关切的是，第 55 条草案的案文未清楚阐明因行使控制权导致修改合同将对原运输合同当事方的权利和义务产生何种影响。虽然有与会者指出采用一般合同法将能适当处理任何潜在问题，但有与会者建议在第 55 条草案中列入具体案文以确保对运输合同的任何修改都不会影响该合同修改之前当事方的权利和义务。

“[可转让]”运输单证或电子运输记录

19. 有与会者提出是否在第 55(2)条草案中提及“可转让”运输单证和电子运输记录问题，即列入目前置于方括号中的案文。有与会者认为，限于可转让运输单证和电子运输记录的这一提法使得这项规则过于狭窄。还认为单纯地删去方括号中的“可转让”一词可能扩大单证的种类，使之范围过于广泛，因为“运输单证”可包括证明承运人收到货物但既不证明也不载列一项运输合同的单证。

20. 工作组中也有人表示了相反的看法，即如果将这一提法扩大到“可转让”运输单证和电子运输记录范围以外，会产生一些实际问题，因为这种单证和记录必须由控制方持有才能由其行使控制权，但在不可转让运输单证或电子运输记录的情况下，控制方将不可能持有或控制它们。还据指出，由于可转让运输单证和电子运输记录具有提供运输合同的最终证据的特性，在其上注明此类修改具有法律上的必要性，而对于不可转让运输单证或电子运输记录而言，不存在这种法律上的必要性，对它们的修改可按照商业做法进行。

21. 据进一步指出，在不可转让运输单证或电子运输记录的情况下，控制方应有权获得为反映对运输合同的修改而签发的新单证或记录。工作组同意删去“可转让”一词并认为在修改本条款时应考虑到上段中提到的关切问题，此外还应考虑到本条款如何与第 56(2)(c)条草案一并适用的问题。

工作组就第 55 条草案达成的结论：

22. 经讨论工作组决定如下：

- 应请秘书处根据以上各段所述在讨论中提出的普遍关切调整第 55 条草案的案文；
- 应在第 54 和第 55 条草案中同样清楚地说明控制方行使控制权的排他性；
- 删去第 55(2)条草案中的“可转让”一词，对此条款的进一步修改应考虑到以上各段中提出的关切，包括该条款与第 56(2)(c)条草案一并适用的问题。

第 56 条草案. 在签发的运输单证或电子运输记录基础上的适用规则**标题**

23. 工作组一致认为第 56 条草案的标题过于繁琐，应予以修改，以更加准确简洁地反映该条草案的内容。在这方面提出的一个建议是以“控制方”作为标题。

第 56(1)(a)条草案——括号内的备选案文

24. 有与会者表示担心，在托运人是控制方，而 FOB 卖方仅是发货人而不是托运人的情况下，第 56(1)(a)条草案可能无法充分保护 FOB 卖方的利益。据认为，第 1(a)款草案中第二组括号内的备选案文适当消除了这种担心，因为托运人必须将 FOB 卖方是控制方这一点通知承运人，而且托运人按照销售合同可能将不得不这样做。有观点认为，对于所提出的这一问题，将结合关于运输单证的一章加以审议，因其涉及发货人在将货物交给承运人后将有权收到哪些单证和记录以便在面对可能无偿付能力的买方时能够加以自我保护的问题。

25. 工作组中有人支持以下观点，即第 1(a)款草案中第二组括号内的备选案文“[指定收货人或另一人为控制方]”优于第一组括号内的案文，因为它更清楚，也更简洁。

26. 工作组听取了关于澄清该案文的其他建议。有一种意见是，第 1(a)款草案应规定由“运输合同”而不是“托运人”来指定控制方。有与会者就此指出，这一提议的修改可能会产生与目前案文相同的结果，因为托运人有可能在运输合同中作出这种指定。另据建议，第 1 款(a)和(b)项草案应当考虑到，根据国际海事委员会《海运货单统一规则》第 6 条规则，托运人可能会将控制权转让给收货人，而且这一决定必须在海运货单或类似单证上注明。不过，有人对这一建议表示怀疑，因为确定控制方的问题只与承运人和货主有关，如果如银行等第三方感兴趣的话，当事方可相应地通知该第三方。

第 56(1)(b)条草案——括号内的备选案文

27. 工作组普遍认为列入第 56(1)(b)条草案第一组方括号内的案文是不适当的，因为如果其允许转让人或受让人将控制权的转让通知承运人，将会使该条文过于不确定。虽然有人赞成列入第 56(1)(b)条草案第二组方括号内的案文，从而考虑到允许受让人将控制权的转让通知承运人的法域，但有人对这种方法是否足够清楚表示怀疑。据指出，如果由承运人一般熟知的转让人来发出控制权转让通知，就可由承运人较容易地加以核实。工作组倾向于删除这两组括号内的备选案文，因为让受让人通知承运人似乎无法适当保护各有关利益方，此外它也不够清晰。

28. 另有与会者建议，第 56(1)(b)条草案应当说明不将控制权的转让通知承运人的后果，指出在转让人通知承运人之前，转让是无效的。

A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1 第 11 段

29. 有与会者提出，第 56(1)条(a)和(b)项草案可替换为 A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1 第 11 段中表述的案文。虽然有人赞成这一建议，但也有人对 A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1 中的案文能否充分涵盖控制方必须转移控制权的情况表示怀疑，特别是在根本没有任何单证的情况下。另外还有人支持以下观点，即可用 A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1 中的案文替换第 56(1)(a)条草案，但这一观点在工作组内未得到足够多的支持。

第 56(1)(c)条草案——“根据第 54 条”

30. 工作组普遍认为“根据第 54 条”一语多余，可以删除。

工作组就第 56(1)条(a)、(b)和(c)项草案达成的结论：

31. 经讨论，工作组决定如下：

- 应请秘书处修改第 56 条草案的标题；
- 第 56(1)(a)条草案中第二组括号内的案文更可取，但请秘书处根据工作组中提出的意见予以适当修改；
- 第 56(1)(b)条草案中括号内的备选案文应全部删除，并请秘书处审议控制权的转移是否只应在通知承运人之后才有效；
- 第 56(1)(c)条草案中的“根据第 54 条”一语应当删除。

第 56(1)(d)条草案——控制权的终止或转让

32. 有与会者认为，第 56(1)(d)款草案涉及控制权的终止或将其转让给收货人，这一款没有必要，应予以删除，其原因是第 54 条草案的启始部分已经把控制方

行使控制权的权利限定在第 11(1)款草案所述的责任期内。但有与会者以终止控制权的时间安排可能会造成一些具体问题为由而对删除该款是否合适提出疑问。

33. 据指出，工作组在终止控制权或将其转让给收货人方面可以有三种做法，每种做法的结果各不相同。载于第 56(1)(d)款草案第一组方括号内的一种做法是，当货物抵达目的地而且收货人请求交付货物时控制权即告终止。第二种做法系载于第 56(1)(d)款草案第二组方括号内的做法，即当货物抵达目的地而且收货人请求交付货物时将控制权转让给收货人。据指出，这两种做法均符合许多大陆法国家的传统，而且这些做法与一些国际运输公约也是相一致的，但在这些做法上存在着一些实际问题。第三种做法据称已反映在 A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1 第 15 段的案文中，即当货物交付时控制权即告终止。

34. 有与会者认为控制权终止的时间安排是决定公约草案采取哪种做法最好的关键。据指出，如果尽量等到实际交付等最后一刻再将控制权转让给收货人或终止控制权，就会给承运人造成不应有的困扰，其原因是承运人可能已经着手进行货物的交付，一旦交付进程已经开始再在最后一刻收到控制方有关交付变更的指示将会带来许多麻烦。但是另有一种观点认为，不应过早终止或转让控制权，因为在控制方给承运人下达的指示中，最为常见的是等到承运人向卖方或控制方确认货款付讫再交付货物的指示。对其中每种做法工作组中均有人表示大力赞同。

35. 有与会者提出了解决这些问题的几种做法：

(a) 可将第 1(d)款草案有关终止控制权的条文视为服从于第 60 条草案的非强制性控制权条文，但有些与会者对这样做是否能够适当解决该问题表示怀疑。

(b) 由于第 57 条草案载述了在承运人执行控制方指示的义务上存在的某些限制，有与会者指出，工作组最好在审议完第 57 条草案之后再重新审议其在终止控制权方面的做法。此外，如果第 57 条草案在承运人有义务执行控制方指示上向承运人提供了充分的保护，则第 1(d)款草案就不太重要了，或许可加以删除。

工作组就第 56(1)(d)条草案达成的结论：

36. 经讨论工作组决定如下：

- 应将第 56(1)(d)条草案放在方括号内保留，待工作组审议完第 57 条草案之后再作审议（见下文第 68-71 段）。

第 56(2)(a)和(b)条草案

37. 有与会者提出，第 56(2)(b)条是多余的，可以删去，因为，不言而喻，根据第 56(2)(a)条，运输单证的持有人就是控制方，而且，既然运输单证的受让人会成为持单人，则控制权也相应转移。还有与会者提出，可将第 56(2)(b)条草案的

第二句挪到第 61 条草案，因为第 61 条草案载列了签发可转让运输单证后的权利转移规则。

第 56(2)(c)条草案—方括号内的案文

38. 有与会者提议删去第 56(2)(c)条草案中括号内的案文。据认为，该条款是多余的，因为提出要求的一方既然持有单证，就不可能要求别人出示单证。工作组中有人支持上述观点。

第 56(2)(c)条草案. “如经承运人要求”

39. 有与会者提议删去第 56(2)(c)条草案中“如经承运人要求”字样。据认为，签发可转让运输单证后，承运人应只接受单证持有人根据控制权所发出的指示。在这方面，有与会者补充说，承运人可选择核实持单人确能出示必要的单证，以确认其为控制方，承运人若选择不作核实，将承担由此产生的任何风险。不过，另据指出，该条款还必须承认，若行使控制权是正当的，即使承运人没有要求持单人出具单证，行使控制权仍是正当的。

工作组就第 56(2)条达成的结论。

40. 经讨论工作组决定如下：

- 载于 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件的第 56(2)条案文，删去“如经承运人要求”等字样和括号内的案文后，应予保留，作为工作组今后审议的基础；
- 秘书处应结合上述审议内容，包括合并(a)、(b)两项的内容这一可行的建议，拟订第 56(2)条草案的新案文。

第 56(3)条草案

41. 根据对第 56(2)(c)条草案的审议，工作组决定，载于 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件的第 56(3)条案文，删去第 56(3)(b)条草案中“如经承运人要求”等字样后，应予保留，作为工作组今后审议的基础。

第 56(4)条草案

42. 针对与会者就第 56(4)条草案的目的所提出的问题，据解释，该条款草案旨在与第 62(1)条形成对应，根据第 62(1)条，任何不是托运人并且不行使运输合同下任何权利的持单人，不能仅仅因为持有单证而承担运输合同下的任何责任。因此，据认为，如果转让人未行使控制权，则不应使控制权的转让人承担该条款对控制方规定的任何责任。不过，另有与会者评论说，这个办法不太符合“托运人的义务”一章第 34 条草案所采用的办法。该条草案规定，合同细节中指明为“托运人”的运输单证或电子运输记录持有人须遵守该章对托运人规

定的职责和赔偿责任，因此，应当澄清该条款草案与第 56(4)条草案的相互影响问题。

43. 有与会者提议将第 56(4)条草案中的“责任”一词改为“义务”，因为随控制权转让的只应是义务，而因行使控制权而产生的任何责任始终应由招致此后果的一方承担。不过，据指出，鉴于“责任”一词在第 56(4)条草案所提及的公约草案第 34 条草案中的确切含义，该词用在第 56(4)条草案中是很贴切的。另据指出，提议的该项修改会使本条款草案变得多余，因为第 62 条草案已经规定，各项义务将随单证的转让而转移。

44. 与会者就第 56(4)条草案的处理问题还提出了若干意见，有的是完全删去该条款，有的是改写该条款，从正面说明转让的是控制权的哪些方面，而不是象现在这样从反面说。还有与会者认为，工作组对第 62(1)条草案的审议可能有助于其对第 56(4)条草案的问题作出决定。

工作组就第 56(4)条草案达成的结论。

45. 经讨论工作组决定如下：

- 应将第 56(4)条草案放在方括号内，待进一步审议提出的各项问题并审议第 62(1)条草案案文之后，再由秘书处作可能的修改或完全删除。

第 57 条草案. 承运人执行指示

第 57(1)款草案——备选案文 A 或备选案文 B

46. 工作组听取了这样的看法，即规定承运人须执行控制方指示的各种情形的第 57(1)条草案的备选案文 A 与备选案文 B 之间有两个主要的实质性差别。据认为第一个差别是备选案文 B 的第 1(a)款草案中提及控制方有权行使控制权，据说第二个更具有实质性的差别是备选案文 A 的第 1(c)款草案，该款提到在执行履约方的指示的过程中，承运人或履约方可能招致任何额外的费用、损失或损害。据指出，备选案文 A 第 1(c)款草案中所述的对承运人的保障措施是重要的，应予以保留，但这些保障措施可在第 57(3)条草案中加以充分说明。

47. 虽然有与会者表示赞同备选案文 A，认为该案文明确允许承运人拒绝执行会对承运人或同一航次运输的其他任何货权方造成任何额外的费用、损失或损害的指示，但工作组中表示强烈倾向于采用第 57(1)条草案的备选案文 B。

48. 在就第 57(1)条草案的备选案文 B 进行具体讨论后，工作组决定，按照其先前所作的关于将履约方从控制权条款中排除出去的决定，将(c)项中提及的履约方删去。另外，提出了关于将(b)和(c)项合并的起草措词方面的建议，因为认为它们的内容十分相似。针对所提出的一个关切问题，即在确定承运人不执行指示的合理性时，(b)和(c)项中的弹性标准或许不能客观地加以解释，有与会者建议将备选案文 A 第 1 条之二草案中的原则采纳到备选案文 B 中。然而，有与会者指出，备选案文 A 第 1 款之二草案中的合理性检验标准本身不会使得对(b)和

(c)项中标准的解释更加客观。据指出，承运人拒绝执行指示的权利将最终涉及在第 57(1)条草案的任何一个建议的备选案文中确定一项合理性标准。另据建议，关于承运人不执行指示的举证责任应在第 57(4)条草案中加以论述。

工作组就第 57(1)条草案达成的结论：

49. 工作组经讨论决定：

- 与第 1 款草案的备选案文 A 相比，倾向于采用备选案文 B 的案文；
- 请秘书处考虑措词方面的建议以改进该案文（见下文第 51 段）。

第 57(2)条草案

50. 工作组一致同意，按照先前所作的决定，应将第 57(2)条草案中提及的控制方和承运人以外的人删去。不过有与会者提出这样的关切，并得到一些人的支持，即以这种方式修订第 57(2)条草案可能导致承运人在必须向由于执行控制方的指示而遭受货物损失或损害的其他托运人支付任何损害赔偿金之后无法获得补偿。对此，有与会者认为，可能有必要在第 1 款草案中提及在执行此种指示会对其他托运人的货物造成损害的情况下，允许承运人拒绝执行指示，但有与会者认为，更适当的解决办法是在第 57(2)条草案中说明，承运人有权为支付给第三方的任何损害赔偿金而获得补偿。

工作组就第 57(2)条草案达成的结论：

51. 工作组经讨论决定：

- 应将第 2 款草案中提及的控制方和承运人以外的人删去；
- 在修改该案文时必须考虑到承运人保有就由于执行指示导致须支付给其他托运人的损害赔偿金而要求获得补偿的权利；
- 请秘书处考虑是否有必要在第 57(1)条草案中提及可能对其他托运人的货物造成的损害问题。

第 57(3)条草案

52. 工作组普遍认为应当删除第 57(3)条草案第一句，但应保留方括号中的案文，并去掉方括号。据指出，删除第一句的目的是为了避免重复，但有人建议保留第一句中与控制方必须提供的担保数额有关的内容。

53. 有与会者对第 57(3)(b)条草案的意图表示关切，因为承运人通过请求提供担保，即已表明其打算执行指示，而且承运人无权根据第 57(1)条草案备选案文 B 以费用为由拒绝执行指示。因此建议删除第 57(3)(b)条草案。但也有人支持相反的观点，认为鉴于承运人可以拒绝执行干扰其正常运作的指示，第 57(3)(b)条草

案中的原则仍然有用，尽管这方面的措词有待明确。另外还有人建议对控制方如不提供担保，则承运人可以拒绝执行指示的隐含权利加以澄清。

工作组就第 57(3)条草案达成的结论：

54. 工作组经讨论决定，应请秘书处将案文修改如下：

- 应保留方括号中的案文，并去掉方括号；
- 应删除该条款草案的第一句，但在修订草案中应保留关于必须提供的担保数额的原则；
- 应当澄清或替换 (b)项草案案文，以表明如果不提供担保，承运人可以拒绝执行指示。

第 57(4)条草案

55. 有与会者提醒工作组注意，承运人对不执行控制方的指示所承担的赔偿责任的性质和关于该责任的任何限定，以及举证责任问题，都是拟就第 57(4)条草案讨论的内容。有观点认为，A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1 第 20 款提议的第 57(4)条草案案文是对公约草案现有案文的一种改进，因为它阐明了赔偿责任基础和对该责任的限定。

56. 为了进一步澄清，有观点认为应当将承运人对其未遵守控制方的指示所造成的物质损失或损坏承担的赔偿责任列入公约草案第 17 条草案的一般性规定。如果造成物质损失，有人认为，鉴于一般赔偿责任规则，可以删除第 57(4)条草案。不过，据指出，这些损失更可能是经济损失，而不是物质灭失，例如，由于无法在预定的或航程规划中的停靠港口卸货致使随后销售获利减少而造成的损失。有人指出，第 57(4)条草案没有适当处理产生经济损失的可能性，但删除该案文而依赖于一般赔偿责任规定也不能解决问题。工作组普遍认为，由于需要制定非常复杂的规定才能涵盖经济损失问题，因此这方面的经济损失留给国内法处理更合适。有些人认为简单删除第 57(4)条草案会像工作组所希望的那样，在物质损失方面适用一般赔偿责任和限制规定，而将经济损失方面留给国内法处理，但也有人赞成下列观点，即应当编写澄清这一意向的条款供进一步审议。此外，有人认为，可能需要在公约其他地方加入一条关于经济损失问题留给国内法处理的比较一般的规定，关于这一点，留给工作组今后审议。

57. 有人支持这样的观点：如果将经济损失问题留给国内法处理，则经济损失的限定问题也将不得不留给国内法处理。工作组注意到有待今后审议的这一建议。

工作组就第 57(4)条草案达成的结论：

58. 工作组经讨论决定如下：

- 应当删除第 57(4)条草案的现有案文；

- 应请秘书处编写案文供工作组审议，表明这一条款下的物质灭失应当由一般赔偿责任规则和责任限定规则管辖，而经济损失则应适用国内法。

第 58 条草案. 被视为交货

59. 工作组核准了该条草案的实质内容。

第 59 条草案. 向承运人提供信息、指示或单证的义务

关于第 59 条草案的范围和必要性的问题

60. 提出了关于该条草案的范围和必要性的下列问题：

(a) 控制方或许未必对货物拥有某种既得权益，因此，它或许并非总是最适合向承运人提供所要求的信息的当事方；

(b) 由于控制方无须对其被指定为控制方表示同意，并且甚至可能不知晓这一指定，因此要求控制方承担该条草案所规定的这类义务是不妥当的；

(c) 该条草案不仅提到信息，还提到“指示或单证”，但控制方未必完全掌握它们；

(d) 该条草案中提到的信息与第 30(a)条草案已要求托运人提供的信息之间的关系不清楚；

(e) 在该条草案的第二句中，要求托运人提供其未能从控制方获得的信息可能不妥当，原因是，在产生对信息的需要时，托运人可能对该次运输不再拥有权益，因为该信息涉及在控制方提出特别交货请求后，发出的卸货指示；

(f) 不清楚控制方或托运人不提供承运人所要求的信息可能会产生什么后果；

(g) 只有作为运输合同当事方的承运人，而不是履约方才有权要求提供补充信息、指示或单证。

对关于第 59 条草案的范围和必要性问题的答复

61. 在回答这些问题时，对该条草案中所反映的原则表示强烈支持，因为在承运人接收并保管货物后，承运人能够从特定的当事方获得必要的信息，这一点至关重要。此种信息可能是必要的，例如，是为了执行根据第 54 条草案发出的指示或者是由于随后发生了意外（如卸货港发生罢工或需要采取特别措施来保存货物）。此外还指出以下几点：

(a) 一般是在订立售货合同或签发跟单信用证之后才指定控制方，因此通常可以假定买方/收货人或签发信用证的银行已经预料到这种可能性；

(b) 即使控制方未明确表示同意被指定为控制方，或不知晓这一指定，但通常可以假定控制方对保存货物拥有权益，例如，因为它购买了这些货物或对货物拥有担保权益；

(c) 在其他条款中，提及履约方之处完全可以被删去，因为这里的履约方是在合同关系之外的，但在第 59 条草案中，履约方的地位是不同的，因此可以保留海运履约方这一提法；

(d) 关于信息、指示或单证的提供，可考虑通过添加“如有”一语来减轻控制方的负担。

不提供所要求的信息的后果

62. 关于控制方或托运人不提供承运人所要求的信息的后果，会上指出了下列可能性：

(a) 免除承运人对因缺少该条草案所设想的信息而导致的货物损害或交货迟延的赔偿责任。这将依据第 17 条项下的一般赔偿责任制度，而无须在第 59 条草案下制订特别规则；

(b) 除非控制方或托运人提供承运人根据第 59 条草案所要求的信息，否则承运人可有权拒绝执行根据第 54 条发出的指示。在第 57 条草案第 1 款备选案文 B，(b) 中，通过要求向承运人发出的指示得到合理执行可能暗示了这种后果，但有与会者建议工作组可考虑在适当时候进一步加以说明。

普遍看法和其他行文建议

63. 工作组中普遍的看法是该条草案提供了处理一个具体问题的有用规则，其实质内容应予以保留。但还存在一些问题，例如此条款与关于托运人提供信息的义务的第 30(a)条草案可能重叠，以及将这一获取信息的能力规定为控制方的一项义务是否妥当。提出了以下建议作为对这些问题的可能的解决办法：调整该条草案的标题，以反映其关于提供补充信息的范围；重新起草该条案文，对积极主动的或行使其控制权的控制方和不行使其控制权的控制方规定略微不同的义务。

工作组就第 59 条草案达成的结论

64. 工作组决定：

- 保留第 59 条草案的实质内容；
- 审查该条草案的标题并作调整，使之有别于第 30 条草案的标题，为此可采用“补充”信息、指示或单证的提法并删去“义务”一词；
- 保留对履约方的提及并进行审查，以确定其对该条是否必要；

- 请秘书处考虑到上述意见，重新拟定该条草案，供工作组在以后阶段审议。

第 60 条草案. 协议变更

扩大可以变更的非强制性规定清单

65. 虽然工作组普遍认为第 60 条草案的内容可以接受，但有人表示，应当扩大可通过协议变更的规定清单，特别是考虑到公约草案的商务性质——除非需要拟订保护某些当事人的强制性规定。与会者提到，可以列入第 60 条草案的具体条款有第 56(1)(a)条草案、第 56(1)(d)条草案和第 59 条草案。但有人支持下列观点：在增加第 60 条草案所列的非强制性规定时应采取谨慎的态度，因为有一些相关当事人需要在这些规定方面得到保护，如收货人或后来持单人。与会者普遍认为应逐条仔细审查可能列入第 60 条草案的各项规定。

与第 55(2)条草案重叠的可能性

66. 与会者提请工作组注意，第 60 条草案第二句与第 55(2)条草案可能稍有重叠，前者要求在合同细节中说明或纳入任何协议变更，后者要求在运输单证或电子运输记录中注明运输合同的修改。

工作组就第 60 条草案达成的结论：

67. 工作组经讨论决定如下：

- 将逐条审议可列入第 60 条草案的非强制性规定清单的各个条款；
- 秘书处将在拟订案文时审查与第 55(2)条草案重叠的可能性。

重新审议第 56(1)(d)条草案和所提议的折衷方法

68. 在其对第 11 章“控制权”的审议达成结论后，工作组按早先的意见回过头来对关于终止控制权或将控制权转让给收货人的第 56(1)(d)条草案（见上文第 36 段）重新进行了审议。由于特别强调了工作组中在这方面所持的强烈反对观点，因此建议对第 56(1)(d)条草案采取下列折衷方法：

(a) 应根据 A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1 第 15 段中的拟议案文，将 A/CN.9/WG.III/WP.56 所载案文中规定的控制权期限稍微延长，至实际交付货物时方告终止；

(b) 应将第 56(1)(d)条草案加入第 60 条草案的非强制性规定清单，使各方当事人能够就缩短控制权的期限达成一致；

(c) 应对第 57(1)(c)条草案的备选案文 B 稍加修改，将交付过程纳入该项规定，以便使承运人可以不执行干扰其正常运作的指示。

69. 在解释就该折衷方法的预期操作所提出的问题时，有与会者澄清说，将在第 56(1)(d) 条草案中表述控制权在实际交付后即告终止的缺省规则，但控制权期限可以由各方当事人通过适用第 60 条草案协议变更。与会者进一步解释说，第 57(1)(c)条草案的备选案文 B 之所以提到交付过程，是为了对承运人多一份保护，使其一旦开始交付过程，即可拒绝执行从控制方收到的指示，从而避免不合理的负担。

70. 虽然有些代表团表示更愿意在认可折衷方法之前先看到其案文，但大家普遍强烈支持该折衷方法。有些与会者重申，第 54 条草案起始语已经规定了控制权期限，因此第 56(1)(d)条草案关于控制权何时终止的案文是不必要的。但有人认为，要将此项规定作为一项非强制性规定列入第 60 条草案，需要拟订有关控制权终止的具体案文。还有观点认为，第 57(1)(c)条草案的备选案文 B 无需具体提及交付过程，因为这一概念已经纳入了承运人的正常运作。在行文方面，有与会者指出，为了执行所提议的折衷方法而对措辞进行必要的修改时，还应考虑到由于第 55(2)条草案和第 60 条草案的相互影响而在将运输合同的变更标于运输单证或电子运输记录方面所可能产生的重叠。

工作组就第 56(1)(d) 条草案达成的结论：

71. 工作组经讨论决定如下：

- 应请秘书处起草执行上文第 68 段所述折衷方法的案文草案，同时适当注意在这方面提出的具体行文问题。

考虑列入公约草案的实质性议题

72. 在继续讨论供工作组审议的下一个议题之前（见 A/CN.9/WG.III/WP.60，第 26 段），有与会者就重新审议目前正被考虑列入公约草案的实质性议题提出了一项提议。据指出，根据委员会为使第三工作组完成其工作²而确定的最新时限，对工作组完成其在公约草案方面的工作有某些时间上的压力。虽然据指出目前已列入公约草案的所有实质性议题都很重要，值得予以朝实现国际法律统一作出努力，但其中有些议题比另一些议题更具有争议，需要加以更详细的处理，因此可能并不适合于列入公约草案。另据认为，这些议题虽然很重要，但并不属于公约草案核心专题的同一类别，后者包括赔偿责任制度和电子商务等方面的规定。据认为，对于较困难和复杂的问题，例如保留货物的权利、留置权、运输合同第三方的地位、赔偿责任的转移以及运费等问题，可更好地加以详细审议，并可纳入如示范法等另一类国际文书。

73. 将公约草案中一些较困难的问题列入公约草案之外的一项今后单独工作的议程有若干好处：

- (a) 公约草案的案文将得到简化和精简；
- (b) 公约草案的案文能够被广泛接受；

(c) 较复杂的法律问题可在如示范法等较灵活的国际法律文书下得到更适当的处理；

(d) 可有更多的时间用于处理较困难的问题；及

(e) 精简后的公约草案可更迅速地加以完成。

74. 鉴于这种普遍关切，有与会者提议，工作组可考虑建议委员会将这些较困难问题的处理列入其议程，供作为今后的工作加以审议。据称，工作组如果核准这一方法，就可请秘书处协助拟订向委员会提出的上述建议。

75. 这一建议在工作组中获得强有力的支持。虽然与会者一致认为，任何将实质性议题从目前的公约草案中挪出而供列入较复杂的今后工作议题的清单的做法都需要进行协商，但有与会者认为，工作组可立即开始起草一份这种议题的开放性初步清单。

工作组达成的结论：

76. 经讨论后，工作组同意，应暂时将公约草案中目前处理的某些较复杂而困难的问题从审议中移出，并将其列入一份供今后处理的清单，可为此采取示范法或其他较灵活的国际法律文书的方式。

权利的转让—第 12 章

77. 鉴于工作组决定将一些较复杂的问题的审议推迟到今后某一个日期，工作组获悉关于权利的转让的第 12 章就是应予推迟的议题之一。据建议，只有第 62 条草案属于应推迟到今后再讨论的问题类别，而第 61 和第 63 条草案则应在工作组本届会议期间加以审议。有与会者提出相反意见认为，第 12 章应整个地从公约草案中删除。虽然有与会者认为删除该章为时尚早，但工作组中有人支持以下观点，即对整个该章的审议应推迟到今后某一个日期。

工作组达成的结论：

78. 经讨论后，工作组同意，其对关于权利的转让的第 12 章的审议应推迟到将来经协商后再加以讨论。

向收货人交付货物—第 10 章 (续)

79. 与会者提醒工作组，工作组上一次审议第 10 章向收货人交付货物是在其第十六届会议上开始的（见 A/CN.9/591，第 188-239 段），不过，由于时间有限，只好中途暂停，延至本届会议继续审议。还有与会者回顾说，工作组上次对该议题的完整审议是在其第十一届会议上（见 A/CN.9/526，第 62-99 段），荷兰代表团已向工作组第十六届会议提交了一份文件，其中载有关于交付的资料（A/CN.9/WG.III/WP.57）。

第 49 条草案. 签发可转让运输单证或可转让电子运输记录时的交货**第 49(c)条草案**

80. 工作组继第十六届会议的审议之后（见 A/CN.9/591，第 239 段），继续审议第 10 章草案，从第 49(c)条开始审议。有与会者指出，第 49(c)条草案的目的是解决承运人所面临的具体的系统性问题，即控制方或托运人未出示可转让运输单证或可转让电子运输记录，就指示承运人向收货人交付货物。有与会者指出，这一做法在某些行业中相当普遍，不仅有因为各种延迟（如信用系统内的延迟）而无法出示可转让运输单证的情况，还有石油贸易中普遍出现的在性质上属乱用提单从而在卸货港无法呈交提单的情况。在这类情况下，第 49(c)条意在免除承运人向持单人交货的义务，从而减少承运人的顾虑。

81. 有与会者对第 49(c)条草案的操作问题表示关切，因为这将有违长期以来要求出示提单才可收货的原则。有与会者说，还有一个问题，既然提单会继续流通，持单人可稍后再来请求交货。还有与会者对公约草案所规定的制度的统一性表示关切，因为控制权一章的草案规定，控制方按照公约草案必须向承运人出示可转让单证，才能行使控制权并向承运人发出指示，这样承运人就始终知道控制方也是可转让单证的持有人。

82. 针对上述问题，有与会者指出，该制度的目的是防止滥用提单系统，例如，故意不出示所有权文据，以便将其当作无到期日的本票使用，而且，控制方出示提单才能向承运人发出指示，不一定因此而要求交出提单才能提货。有与会者问，离岸价(FOB)卖方是否得到了充分保护。对此问题的回答是，对于 FOB 售货的情况，FOB 卖方会得到保护，因为该方也是可转让单证或电子运输记录的持有人，因此又是控制方，可以向承运人发出交货指示。

83. 工作组中有人支持删去第 49(c)条草案。不过，工作组中也有人指出存在着滥用提单系统的问题，而且有与会者表示赞成努力找到该问题的解决办法，以打消承运人的一些顾虑。有与会者承认，对第 49(c)条草案的全面审议将取决于工作组对(d)和(e)两条草案中与此相关的规定所作的审议，有与会者则支持第 49(c)条草案。

工作组就第 49(c)条草案达成的结论：

84. 工作组经讨论决定如下：

- 应保留 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件所载的第 49(c)条草案案文，以此作为工作组今后审议的基础。

备选案文 A，含第 49 条(d)款草案；备选案文 B，含第 49 条(d)和(e)款草案

85. 据指出，第 49(d)条草案的两种备选案文的目的是指明可转让运输单证或可转让电子运输记录持有人在实际上已经交货之后不保留收货权。有与会者提议，可以在草案中对这一点加以阐明。

86. 有观点认为，第 49(d)条草案的备选案文 A 和 B 相差很大，因为备选案文 A 方括号中的案文将第 49(c)条草案预见的不提交单证而交付货物的情况排除在其适用范围之外，备选案文 B 则明确提到了这些情况。因此，备选案文 B 更可取，因为它为第 49(c)条草案规定的情况提供了更多的保障。有人对备选案文 B 的范围可能过窄表示关切，因为它可能会被解释为只适用于根据第 49(c) 款草案进行的交付，从而限制对第 49(c) 条草案范围之外的善意持单人提供的保护。

87. 此外还提到了签发多份提单正本的情况下对持单人的保护问题。据指出，在这类情况下，商业惯例赋予任何一份正本的持单人以接收所交付货物的权利，这也是第 49(a)条草案所涉及的情况。有人建议，应在第 49(d)条草案中插入一条要求，即提单应在其正面说明所签发的多份正本的数量，或者也可按照 A/AC.9/WG.III/WP.62 第 14 段的建议，将这条要求插入公约草案第 9 章“运输单证和电子运输记录”中，会上还建议将这一问题的审议推迟到对第 9 章进行审议之时（见下文第 227、230 和 233 段）。

88. 在针对某个问题作出答复时，有人指出，第 49 (d) 条草案之所以提及“运输合同以外的合同或其他安排”，是为了对可转让单证的所有善意持单人提供保护，并进一步说明，在银行进行信用证交易的情况下，第 49(d)条草案提供的保护范围将有所扩大，不仅适用于银行已经保兑信用证因而有义务购买可转让单证的情形，而且适用于中介银行只是被指定因而尚未承担此种义务的情形。

工作组就第 49(d)条草案达成的结论：

89. 工作组经讨论决定如下：

- 应保留 A/CN.9/WG.III/WP.56 中所载的第 49(d)和(e)条（即备选案文 B）草案的案文，以此作为工作组今后审议的基础；
- 秘书处应根据上述讨论，考虑对备选案文 B 进行措词上的修改。

第 50 条草案. 未发出适当的指示

90. 据指出，第 50 条草案旨在为承运人提供下述情况（实际上这类情况并不少见）下的保护：即承运人由于控制方或托运人发出了第 48 和第 49 条规定的不适当的指示，或找不到控制方或托运人而无法交付货物。据认为，修饰“指示”的“适当”一词可能会产生解释上的问题，应给予可能的澄清，例如说明指示应足以使得能够交付货物。

91. 有与会者建议，应将第 50 条草案中提及第 52 和第 53 条草案的内容删除，但应保留提及第 51 条的内容，因为只有该条规定了承运人可以行使的权利。针对这条建议，有观点认为，第 52 和第 53 条草案与第 50 条草案的实施有关，并特别解释说，第 52 条草案是为了就运输单证上虽已包含向控制方以外的当事方通知到达目的地的义务但却没有发出此类通知的情况作出规定。

92. 有与会者建议，应在该条草案中增加提及收货人的内容，因为货物到达目的地后，控制方和收货人可能并非同一个人。

工作组就第 50 条草案达成的结论：

93. 工作组经讨论决定如下：

- 秘书处应根据上述讨论中所表示的关切对第 50 条草案进行措词上的修改。

第 51 条草案. 货物无法交付时

94. 据指出，在有些情况下，承运人已作出交付货物的努力，但却无法交付货物，原因是收货人拒不接受交付，或因为适用的法律或规章而无法向收货人交付货物。第 51 条草案的用意就是规定承运人在这些情况下的权利和救济。

95. 据建议，应将第 51 条草案的案文明确与第 50 条草案的案文连接起来，以避免造成印象认为第 50 条草案规定了向承运人所指明的各项权利，而不论控制方或托运人是否未能提供交货的适当指示。有些与会者对关于交货一章的若干条文之间的关系提出了担忧，认为应当澄清特别是第 46、50、51 和 53 条草案之间的关系，这种看法获得了支持。据认为，如果调整某些条款的顺序，例如将关于提供通知的第 52 条草案挪至第 51 条草案之前，或也许可将其与第 51 条草案某些部分合并起来，即可有助于澄清这些条文意图如何运作。

第 51(1)条草案

96. 关于第 51(1)(a)条草案，据指出，对于保管不能交付的货物可作出两类合同安排：一项存放货物的后续合同，或经由托运人和承运人约定不适用第 51 条草案的救济；另作其他安排。据认为，第 51(1)(a)条草案方括号内的案文对于设立一项后继合同是不必要的，因而应当删去。另据建议，可通过在条文适当之处插入“除非运输合同另有约定”这些词语而照顾到托运人和承运人之间达成的其他安排。这些建议获得支持，据指出，对于“除非运输合同另有约定”这些词语在第 51(1)条草案中插入的位置应当小心，以便不至于造成所不希望的结果，例如因为其中提及第 51(1)条草案而使第 51(2)条草案发生改变。

第 51(2)条草案

97. 据建议，为了进一步澄清第 51(2)(b)条草案，“对货物采取的其他措施”一语应加以补充修饰，使之包括销毁货物。工作组支持这一更改，因为在属于易腐货物或货物变成危险时，承运人常常需要迅速采取行动，对留给其保管的货物加以销毁。有与会者提问这一销毁货物的权利的用意是有条件的还是无条件的。另据建议，关于销毁货物的规定应以当地部门的监督为条件，与有关依照第 51(2)(c)条出售货物的案文相类似。

98. 有与会者对第 51(2)(b)条草案中“承运人认为”一语提出担忧，特别是如果该项规定意在包括所建议的销毁货物。据认为，这一短语应当删除，因为以承运人的看法为准使得检验标准主观性太强，但这一短语的其余部分“根据当时的情况需要合理”是适当的，应予保留。虽然有些与会者表示担心删去“承运人认为”一语在必须作出迅速决定时对承运人的限制性太大，但据认为所留存的合理性检验标准足够灵活，可适当用于这类情形。另一项建议是将“合理情形”的条件除用于第 51(2)条草案(b)项之外，也用于(a)项和(c)项。据认为，在为本条文确定适当的检验标准时，应考虑到出现的场合，因为其与运输合同期间处置货物无关，而是在承运人完成了运输合同对其规定的义务之后给予承运人对留存其保管的货物进行处理的必要权利。

工作组就第 51(1)和(2)条草案达成的结论：

99. 经讨论后，工作组决定：

- 第 51(1)(a)条草案方括号内的案文应当删除；
- 应将“除非运输合同中另有约定”一语插入第 51(1)(a)条草案案文的适当位置；
- 对于第 51(2)(b)条草案，应当增添一则关于销毁货物的规定，并应当考虑要求在进行这种处置时应有当地部门的在场；
- 第 51(2)(b)条草案中“承运人认为”一语应当删除；
- 应当调整本条草案的标题，以更好地反映其内容；
- 应当审查关于交付货物一章草案中各条款的顺序及其相互关系，以便作出可能的澄清和调整，特别是第 52 条草案所处的位置；
- 应请秘书处根据上述讨论情况考虑和拟订对案文的必要更改。

第 51(3)条草案

100. 有些与会者对第 51(3)条草案案文的第二部分表示关切，因为据认为，“但可从中扣除因货物而发生的任何费用和应付给承运人的其他任何款项”一语可被解释为包括其他货物运输而对承运人欠下的款项。其实本条款的用意并非如此，工作组对这种观点表示支持，据建议（在英文本中）将“in respect of the goods”（因货物而）挪至句尾可使案文得到澄清（中译文不变）。有与会者对这一澄清提出疑问，据指出，承运人应当有权从出售所得收益中扣除以往运输所欠下的任何款项。然而，这种做法未被接受，与会者支持一种观点，认为条文的涵盖范围应当是承运人理当享有货物留置权的那些特定货物发生的款项，如果债务与那些货物无关，公约草案不应作出规定，从而将抵销事宜交由国内法处理。

工作组就第 51(3)条草案达成的结论：

101. 经讨论后，工作组决定：

- 这一条款获得支持，应请秘书处考虑对案文作出更改，以达到上述讨论中所指出的澄清目的；
- 可考虑使用“无人认领的货物”一语，而不是使用“无法交付的货物”一语。

第 52 条草案. 货物到达目的地的通知**第 52 条草案**

102. 有与会者表达了这样的看法，即该条草案目前的案文所局限的范围太窄，因为它只论述货物到达目的地的通知。但实际上，承运人经常会面临对尚未到达目的地的货物采取保护性措施或其他措施的迫切需要，例如在发生意外事故的情况下。建议扩大该条草案的范围，以便将这些情形也包括进去。

103. 对此的答复是，该条草案的意图就是仅限于论及货物已到达目的地的情形。例如，承运人照管货物的一般义务在第 14 条草案中作了论述，而承运人对潜在危险货物的救济在第 15 条草案中作了论述，承运人取得控制方指示的权利在第 59 条草案中作了论述。这些条款合在一起赋予了承运人在特殊情况下采取行动所需要的权力。不过也认识到，未来的公约草案可能需要更清楚地阐明这些不同条款之间的相互作用。

104. 有人提问，承运人是否应向适宜的人发出具体通知，通报将行使第 51(2)条草案中所提及的任何权利。据答复指出，第 52 条草案的目的只是使承运人行使第 51(2)条草案规定的任何权利建立在向适宜的人发出到货的合理通知的条件基础之上。也就是，譬如说，如果承运人未向适宜的人发出到货通知，就不能出售无人认领的货物。该条草案并未规定必须发出第二次通知具体提及承运人打算就无人认领的货物采取的措施，以此作为第 51(2)条草案的适用条件。

105. 据普遍认为，承运人如果未向适宜的人发出到货通知，就不得适用第 51(2)条草案的规定。关于这点，提出了这样一项建议，即公约草案应明确规定发出这种通知是承运人的一项一般义务，或许这可作为一项条文列于前面的行文中。然而有与会者提醒工作组，其当初审议第 46 条草案时曾决定公约草案不得就发出到货通知提出一般要求（见 A/CN.9/591，第 214 段）。另外，还建议在条文中澄清，将向其中所指定的当事人发出哪项指令的通知。

工作组就第 52 条草案达成的结论：

106. 工作组在讨论后决定：

- 应保留该条草案的实质内容，但应阐明对其中所列的当事方发出通知的顺序；

- 可能需要重新考虑该条草案的适当位置。

第 53 条草案. 承运人对无法交付的货物的责任

与第 46 条草案的可能合并

107. 据指出, 第 53 条草案和第 46 条草案的第二句涉及的都是当货物抵达目的地之后承运人对货物进行保管时所负的责任。据进一步指出, 即使第 53 条草案所提及的第 51 条草案的范围比第 46 条草案更广些, 但在第 46 和第 53 条草案中, 承运人的责任性质相类似。因此, 建议第 53 条草案可与第 46 条草案第二句合二为一。工作组对这一建议表示支持, 不过也注意到, 依照第 46 条草案和第 53 条草案, 在略为不同的时刻对货物的责任将发生转移。

责任标准

108. 许多代表团对第 53 条草案规定的承运人责任低标准表示不满, 因为第 53 条草案规定, 只有因为承运人的故意或轻率行为时承运人才对无法交付的货物发生的灭失承担赔偿责任。同时, 与会者普遍认为, 责任标准也不应象公约草案关于承运人责任期间对货物灭失或损坏的一般责任的第 17 条草案那么高, 因为根据第 53 条草案, 承运人对货物实行的保管, 是因为收货人违约未能接受交货而造成的。承运人的责任标准程度应介于第 17 条草案与第 53 条草案目前案文这两者之间, 工作组强烈支持这一观点。

109. 如果将第 46 条草案与第 53 条草案合并, 那么在公约草案中将如何阐述承运人的责任标准才能使所有法律制度对此作出彼此类似的解释, 与会者对此发表了各种不同的观点。这方面提出的具体建议如下:

(a) 重大过失或“严重过错”; 但据认为在一些法域中这是一个陌生的概念;

(b) 根据情况给予合理注意; 但有些与会者认为这一标准带有应有谨慎标准的痕迹, 被认为太高, 据指出, 这一标准如果附带建立在过错基础之上, 则在一些法域将使承运人的责任提高到与第 17 条草案同等的水平;

(c) 对货物的处理如同自己的货物那样, 或照管货物, 不发生严重过失, 不过这一标准并非广为周知;

(d) 采用第 17 条草案建立在过错基础之上的责任标准, 但实行正常的而不是倒置的举证责任。

110. 虽然与会者对上段所列每种可能性都表示了一些支持, 但据认为, 在讨论过程中未产生出一项可在各法律制度中作标准解释的统一建议。然而, 与会者认为, 关于承运人在这些情形下的责任标准, 工作组内已有足够的统一意见, 可拟定案文草案交由工作组审议。

111. 也有与会者认为, 根据承运人是否留下无法交付的货物自己保管还是将这些货物转交第三方保管, 可能需要有对货物的不同的注意标准。据建议, 在第

一种情况下，承运人应继续按较为严格的标准承担责任，而在第二种情况下，承运人只应对其误选保管人承担责任。但是，与会者也表示出一些疑虑，怀疑是否应对这两种情况作任何区分，因为承运人照管货物的责任也许是不能转交另一方的。

举证责任

112. 会议还审议了在合并条款下对货物灭失或损坏的举证责任问题，有与会者建议，因为收货人在运输合同结束时不接受交货，造成了承运人对留下的货物实行保管的状况，所以收货人应承担举证责任。这一观点获得支持。

工作组就第 53 条草案达成的结论

113. 经讨论后，工作组决定：

- 第 53 条草案的案文应与第 46 条草案的第二句合并；
- 注意的标准应高于第 53 条草案目前的规定，但低于第 17 条草案的规定，并且应能够在所有法律制度中作出类似的解释；
- 秘书处应根据以上讨论拟定一项本条文草案的新案文，作为工作组今后审议的基础。

留置权

114. 与会者提醒工作组注意，在工作组第十六届会议讨论公约草案关于向收货人交付货物的第 10 章时，曾建议载入一则关于某些情况下的承运人货物留置权的规定（见 A/CN.9/591，第 221 和 222 段）。据进一步回顾，关于承运人货物留置权的建议也已提交工作组本届会议审议（A/CN.9/WG.III/WP.63）。

115. 据指出，虽然工作组可认为关于留置权的实体规则是更加完整的一系列问题中的一部分，可暂时撇开留等今后可能的工作去完成，但依照公约草案第 13 条草案承运人交付货物的绝对义务可解释为阻碍承运人行使因其他适用法律而产生的留置权。因此据建议，公约草案中应插入一则条文，明确规定公约草案不干涉其他适用法律中规定的留置权。又建议这一新条文应按照 A/CN.9/WG.III/WP.63 第 14 段所载案文的思路拟定，考虑到公约草案关于共同海损规定的第 87 条草案所采取的类似做法。这一建议在工作组内获得支持，还有一项建议是，秘书处应考虑新条文最适当的位置并对案文在措词上作适当调整，以确保与公约草案现有条文达到一致，特别是关于 A/CN.9/WG.III/WP.63 第 14 段所提及的海运履约方。

116. 但是，与会者也促请谨慎小心，防止在条文中过分采用这种办法来澄清公约草案的用意是对于未加具体规定的事项仍留待适用的法律处理，因为据认为，如未能在公约草案中列出所有这些情形将可能导致解释为，在未具体提及的情形下，公约草案无意干涉适用法。

工作组达成的结论

117. 经讨论后，工作组决定：

- 秘书处应根据上述讨论，特别是根据 A/CN.9/WG.III/WP.63 第 14 段所载案文，起草一则关于留置权的新规定放在公约草案的适当位置。

承运人和托运人违反公约草案未明确处理的义务而应承担的赔偿责任

118. 工作组获悉，在举行的非正式磋商讨论到向收货人交付货物的主题时，有人提问公约草案是否应载有关于承运人和托运人违反公约草案中未明确涉及的公约草案所规定的义务而承担赔偿责任的总则（见 A/CN.9/WG.III/WP.57，第 49-52 段）。

119. 据指出，该总则可有助于处理某些情形，例如交货失误的情况。但又据指出，虽然通过这样一项条文在原则上是有其益处的，但其草案措词可能会证明是非常复杂和耗费时间的，而且最后案文也可能增加公约草案的总体负担。据进一步建议，这一事项应交由国内法处理，而某些特定的事项，例如关于交货失误的赔偿责任限额问题，可能最好在公约草案关于赔偿责任限额的一章中加以处理。

工作组达成的结论：

120. 经讨论后，工作组决定：

- 公约草案中不应当插入关于承运人和托运人承担公约草案未作明确处理的赔偿责任的总则。

适用范围、合同自由及相关条文

121. 工作组回顾，工作组最近是在其第十四届和第十五届会议上审议了适用范围和合同自由这两个问题（见 A/CN.9/572，第 81-104 段，A/CN.9/576，第 10-109 段）。工作组还回顾，关于适用范围、合同自由及相关规定的提案已经提交工作组本届会议审议（A/CN.9/WG.III/WP.61、A/CN.9/WG.III/WP.65、A/CN.9/WG.III/WP.70）。

122. 工作组同意下述建议，即工作组应当根据所提交的各份文件（特别是 A/CN.9/WG.III/WP.61）中载列的拟议修订案文审议适用范围、合同自由及相关条文，审议的顺序应当是大家选定的悬而未决的下述关键问题：

- (a) 拟议对公约草案第 8(1)(c)条草案的删除；
- (b) 为澄清第 9 条草案而提出的新案文，其中明确了公约草案的适用范围；

(c) 第 10 条草案新的拟议案文，涉及对公约草案适用范围之外的运输合同第三方的保护，特别是是否可以在不参照运输单证或电子运输记录的情况下对其加以界定的问题；

(d) 拟议新增第 20(5)条草案，进一步明确了关于海运履约方的适用范围；

(e) 进一步审议第 94(2)条草案，该款涉及对托运人和其他当事人强制适用公约草案的某些条文；

(f) 第 95(1)条草案的修订案文，涉及在总量合同的情况下行使合同自由的条件问题；

(g) 进一步审议第 95(4)条草案，涉及公约草案中不能减损的强制性规定；

(h) 第 95(5)(b)条草案修订案文，涉及第三方同意受总量合同规定的约束的条件；

(i) 第 95(5)(c)条草案案文是否妥当的问题，该款规定对总量合同收益提出主张的当事人应承担举证责任；

(j) 工作组关切的任何其他有关适用范围和合同自由的问题。

第 8 条草案. 一般适用范围

123. 工作组在 A/CN.9/WG.III/WP.61 第 19-22 段对案文提出的调整建议基础上，审议了 A/CN.9/WG.III/WP.56 的附件所载的第 8 条草案案文。工作组中对下述建议表示了支持，即应当删除第 8(1)(a)和(b)条草案中“装货港”和“卸货港”这两个词语前后的括号，保留其中的案文，以便与下述做法保持一致：采用这些关联因素，将其作为向承运人求偿问题管辖权的依据（见 A/CN.9/WG.III/WP.61，第 21 段）。对于有与会者提议删除目前放在第 8(1)条草案方括号内关于海运段国际性的词语以及在公约草案中作为替代而相应地加入一条适当的解释性说明，会上表示关切。

第 8(1)(c)款. 在合同中规定适用公约草案或相关的法律

124. 工作组回顾，工作组上一次是在第十五届会议上审议了第 8(1)(c)条草案（A/CN.9/576，第 61 段），当时工作组未就删除还是保留第 8(1)(c)条草案作出决定。工作组了解到，在 A/CN.9/WG.III/WP.65 号文件中对这些问题作了进一步探讨，该文件旨在协助工作组就此作出决定。工作组还回顾，第 8(1)(c)条草案案文取自《海牙-维斯比规则》第 10(c)条，第 10(c)条是后来经由《维斯比修正案》加上的，目的是扩大而不是限制《海牙规则》的地域适用范围。

125. 与会者认为，公约草案目前的适用范围很广，并不需要象第 8(1)(c)条草案这样的条文来进一步扩大，特别是如果加入这一条文所产生的问题可能会超过略微扩大适用范围所带来的好处的话。这些问题据认为包括以下方面：

(a) 导致有关《海牙-维斯比规则》的案文的解释长期出现分歧，特别是该条文的原意是成为一条法律选择规则，还是说该条文只是提到运输合同当事方纳入公约草案实质性规定的问题；

(b) 导致公约草案有关管辖权和仲裁的各章中的许多程序规则可能发生冲突，因为管辖权和仲裁通常适用法院地法，而不是适用在运输合同中选定的国家的法律；

(c) 海运履约方即使可能已经在非缔约国之间的运输期间履行了义务也可能陷入受公约草案约束这样一种令人难以相信的境地；

(d) 某些国家已经由于有关规则而在宪法层面遇到问题，因为当事人可以借机利用这条规则避免订立一项受缔约国的强制法律或公共秩序规则管辖的运输合同；

(e) 根据第 8(1)(c)条草案使公约草案具有效力的法律，可能与公约草案的规定有区别，从而造成进一步的潜在冲突。

126. 除了上文提到的因加入第 8(1)(c)条草案而可能产生的种种问题之外，与会者还提出，即使将这一款删除，也不能妨碍当事人在适用法律的限度内将公约草案纳入其运输合同的规定中。鉴于这些因素，工作组中有人支持删除第 8(1)(c)条草案。

127. 另一方面也有人表示支持保留第 8(1)(c)条草案。除了要使公约草案有更宽一些的适用范围之外，会上提出，如果不列入这样一个条文，可能会使承运人面临某种复杂的情形：在单一航程中停靠缔约国和非缔约国的不同港口，可能导致船上只有某些货物受公约草案的管辖。保留第 8(1)(c)条草案的另一些好处据说有以下几点，一是在根据法律选择规则适用公约草案时，当事人有更加明确的规则可以依循，二是在那些设有最高上诉法院的法域内如果根据法律选择规则适用公约草案，有利于最高上诉法院作为法律问题根据公约草案审案。

工作组就第 8 条草案达成的结论

128. 工作组经讨论决定如下：

- 去掉第 8(1)(a)和(b)条草案中“装货港”和“卸货港”这两个词语前后的括号并保留其中的案文；
- 把第 8(1)(c)条草案从公约草案案文中删除。

第 9 条草案. 具体的除外情形和涵盖内的情形

129. 会上提醒工作组注意，第 9 条草案的两个备选案文已提交其审议（见 A/CN.9/WG.III/WP.61，第 23 段，A/CN.9/WG.III/WP.70，第 6 段）。据指出，这两个提案旨在使 A/CN.9/WG.III/WP.56 所载的案文更加明晰，同时不影响该条草案关于公约草案适用范围的具体除外情形和涵盖内情形的实质内容。第一个提案以一种不同的表述来保留该案文的实质性内容，第二个提案则为简化(b)款而

规定，第 10 条草案将不把“(b)”适用于“非班轮运输的运输合同，除非运输合同只由也可作为收货证据的运输单证或电子运输记录作为文据”。

130. 据解释，载于 A/CN.9/WG.III/WP.61 第 23 段的第 9 条草案案文，其目的在于通过强调班轮运输与非班轮运输之间的差别来简化该条款。在回答询问时还解释说，第 9 条草案的拟议案文不再具体提及总量合同，是因为通过对定义稍作调整（见 A/CN.9/WG.III/WP.61，第 16 段），已将其作为运输合同包括在内；其作为总量合同的性质只与提及这种合同的合同自由条款有关，而与适用范围条款无关。对于 A/CN.9/WG.III/WP.61 号文件所载条文中有关总量合同的处理仍有一些疑问，据认为可能有必要进一步审议该问题。

131. 有些与会者对 A/CN.9/WG.III/WP.70 中所建议的第 9 条草案的简化本表示赞赏，倾向于采用该备选案文。然而有与会者认为，A/CN.9/WG.III/WP.61 中所载的较详细的案文或许更能有助于对它作出更准确的解释。

132. 由于与会者对一些术语的共同商业用法提出了关切，因此建议进行一些措辞上的调整，包括对散装贸易和包裹贸易中货物运输的处理尽可能作出澄清，原因是，据认为将来法院在确定公约草案是否适用时，可能考虑的是贸易的特性而不是运输单证或主要当事方关系。有与会者重申对不具体提及租船运输合同和类似合同表示关切。最后，有与会者提出了草案措词建议，以阐明第 2(b) 条第(一)和第(二)项所载条文的用意和适用场合。

工作组就第 9 条草案达成的结论：

133. 工作组经讨论决定如下：

- A/CN.9/WG.III/WP.61 第 23 段所载第 9 条草案案文应取代 A/CN.9/WG.III/WP.56 中所载公约草案第 9 条草案的案文。

第 10 条草案. 对某些当事方的适用

134. 有与会者回顾，公约草案第 10 条草案的目的是，在一项合同，例如非班轮运输中的租船合同，不属于公约草案适用范围的情况下，根据公约草案向某些第三方提供保护。还据回顾，意在澄清第 10 条草案的案文载于 A/CN.9/WG.III/WP.61 第 36 段，而请求工作组审议载于 A/CN.9/WG.III/WP.70 第 6 段中的案文的建议则被撤回。

135. 提出了一个关切的问题，即第 10 条草案并没有论述根据公约草案保护第三方，而是论述将公约草案的适用范围扩大到第三方，以及增加它们的义务和责任。还据指出，例如，第 10 条草案方括号中提及的第 34 条草案对单证托运人规定了某些义务。在回答该问题时指出，第 34 条草案也使单证托运人有资格享受第 8 和第 14 章草案所规定的托运人的权利与豁免。有与会者建议作出修订，以阐明事实上将会尊重关于第三方提单持有人受租船合同仲裁协议约束的规定。

书证办法还是非书证办法

136. 据指出，可以采用这两种备选办法来确定根据第 10 条草案将适用公约草案的当事方：其中一个备选办法是基于签发运输单证或电子运输记录，另一个备选办法是基于在第 10 条草案中列出第三方，而无须签发运输单证或电子运输记录。据说 A/CN.9/WG.III/WP.56 中的案文采取了一种书证办法，而 A/CN.9/WG.III/WP.61 中建议的第 10 条草案的案文采取了一种非书证办法。据解释，关于采取非书证办法的提案是基于这样一项理解，即工作组早先曾表示倾向于采用书证办法，除非能明确确定将列入第 10 条草案中的第三方名单。

137. 会上提出，第 10 条草案如采用一种非书证办法，则通过取消其对某种单证或电子记录的依赖并顾及到电子商务的发展，能够更好地满足未来商业做法的需要。与会者还补充说，考虑到所提及的单证也可以不可转让这一事实，关于在公约草案第 10 条草案中保留书证要求的问题似乎并不那么紧迫。然而有与会者表示，在未仔细审议对现行制度作出如此重大的改变可能产生的后果的情况下，对于是否在第 10 条草案中放弃书证办法难以定夺。

保留提及第 34 条所涉的人的内容

138. 据指出，A/CN.9/WG.III/WP.61 中的第 10 条草案在方括号内包含了提及第 34 条草案所确定的单证托运人的内容。有与会者表示更倾向于将单证托运人加入第 10 条草案所列的各类人中，因为单证托运人不是运输合同当事人，但将承担托运人的某些义务，通过将其列入第 10 条草案，单证托运人应有权获得所提供的保护。不过，也有人持相反的观点，认为单证托运人根据第 34 条草案承担了托运人的所有义务和责任，如果在第 10 条草案中具体提及单证托运人，对单证托运人和托运人予以不同对待，可能会造成解释上的困难。

第 10(a)和(b)条草案中的备选案文 A 或备选案文 B

139. 据进一步指出，A/CN.9/WG.III/WP.61 中的第 10(a)和(b)条草案包含两组列入方括号内的措辞：即提及运输合同原始当事人的备选案文 A 和提及承运人和托运人的备选案文 B。有与会者认为，提及“承运人”和“托运人”的案文更可取，因为公约草案给出了这两个术语的定义，却没有给出“原始当事人”的定义。但也有观点认为，鉴于商业惯例中使用的术语，“承运人”和“托运人”可能会造成解释上的困难，例如在租船合同中，当事人不是托运人或承运人，而是合同的原始当事人。

工作组就第 10 条草案达成的结论：

140. 工作组经讨论决定如下：

- 应以 A/CN.9/WG.III/WP.61 第 36 段所载的第 10 条草案案文取代 A/CN.9/WG.III/WP.56 所载的公约草案的第 10 条草案案文；

- 关于公约草案第 10 条草案是否保留提及“第 34 条草案所涉的人”的内容的审议应推迟到对第 34 条草案审议之后进行；
- 应在第 10(a)和(b)条草案中保留提及运输合同原始当事人的内容（备选案文 A），删除提及承运人和托运人的内容（备选案文 B）。

第 20 条草案. 海运履约方的赔偿责任

141. 与会者回顾，曾有人建议插入 A/CN.9/WG.III/WP.61 第 44 段所载的一个新款项，即第 20(5)条。据指出，该条文草案旨在解决与第 8 条（公约草案的一般适用范围）和第 20 条（海运履约方的责任）之间的相互影响有关的某些困难。特别是，插入该条文草案是为了避免将公约草案适用于完全在非缔约国履行其职责的海运履约方。

142. 在对某个问题作出答复时，有与会者解释说，第 20(5)条中的“最初收货”和“最终交货”等词与第 77 条草案采用的案文相一致（见 A/CN.9/591，第 41 段），这些措词的目的是为了澄清，以避免将公约草案适用于从一非缔约国运载货物至另一非缔约国但中途在一缔约国港口进行转运的海运履约方。

143. 在对另一个问题作出答复时，与会者进一步解释说，第 20(5)条草案提到收货或交货“地”，而不是“港口”，因为在海运履约方在内陆港区以外的地方收货或交货的情况下，提及后者可能会在海运履约方保管货物期间导致公约适用范围方面出现缺口。

144. 有人建议应对公约草案案文进行审议，以查明提及海运履约方的其他内容，并确定第 20(5)条草案是只应排除适用第 20 条草案，还是应提及整个公约草案。

工作组就第 20(5)条草案达成的结论：

145. 工作组经讨论决定如下：

- 应在公约草案中插入 A/CN.9/WG.III/WP.61 第 44 段所载的第 20(5)条草案；
- 请秘书处审议公约草案中提及海运履约方的其他内容，以确保提及“本条”不适用是适当的。

关于某些合同条款的有效性的第 94 条草案

146. 有与会者提醒工作组注意到第 94 条草案的内容，其中，在第 1 款中就承运人或海运履约方的义务和赔偿责任以及第 2 款中就托运人、发货人、收货人、控制方、持单人和第 34 条草案提及的单证式托运人的义务和赔偿责任，论述了公约草案的强制性性质。

A/CN.9/WG.III/WP.56 或 A/CN.9/WG.III/WP.61 版本

147. 工作组首先审议了其究竟是倾向于 A/CN.9/WG.III/WP.56 所载第 94 条草案的案文还是 A/CN.9/WG.III/WP.61 所载的案文这一一般性问题。普遍认为，这两个版本的案文的实质内容有意相同，但 A/CN.9/WG.III/WP.61 第 46 段所载的案文草案更清楚明了，因此更为可取。

第 94(2)条草案

148. 有与会者提醒工作组注意到第 94(2)条草案的内容，该条文在 A/CN.9/WG.III/WP.56 和 A/CN.9/WG.III/WP.61 中都是放在方括号内，具体论述公约草案对于托运人、发货人、收货人、控制方、持单人或第 34 条草案提及的单证式托运人的义务和赔偿责任可能具有的强制性质。在这方面提出的供工作组审议的问题是，是否保留第 94(2)条草案的整个案文，如果是的话，究竟是删除还是保留其(a)和(b)项中的“[或增加]”一语。

149. 有与会者建议整个地删除第 94(2)条草案，因为据认为，依照商业法，强制性规定只是用于保护不具备足够的讨价还价能力的当事人等某些当事人时才是必要的，而据认为，第 94(2)条草案中所列的当事人并不需要这种保护。有与会者提出了删除第 94(2)条草案的其他一些理由，例如有意见认为，对于保护托运人和其他当事人的强制性规定的必要性，应逐条地而不是以如第 94(2)条草案那样的一般性规定的方式加以评估。有与会者表示支持后一种观点并赞成整个地删除第 94(2)条草案。

150. 工作组还听取了以下意见，即第 94(2)条草案应予以保留，而其方括号应予删除，因为据认为，该条文可起到适当的平衡作用，以平衡第 94(1)条草案中就承运人的义务和赔偿责任确立的类似条文。还据认为，不仅是托运人和承运人应得到公约草案规定的保护，收货人也应得到这种保护，但这种收货人需要能够依赖公约草案中为托运人和承运人确定的标准，而无须冒删减这些标准的风险。还有一种意见认为，保留公约草案中某些强制性规定也有助于货物运输总体上得以顺利、安全地运作。

151. 关于第 94(2)条草案(a)和(b)项中的“[或增加]”一语，有与会者认为这一短语应予删除，至少是在(b)项的情况下应予删除，因为在公约草案中增加托运人目前的无限赔偿责任数额是不可能的。不过，也有相反意见认为，应在案文中保留这一短语而删除方括号，以便保护已承受基于过失的无限赔偿责任的托运人免于因合同条款将托运人义务的标准从基于过失的赔偿责任改变为严格赔偿责任而可能承受无限严格赔偿责任。有与会者表示支持其中每一个观点。

152. 有与会者建议，在工作组本届会议早些时候对关于托运人义务的第 8 章草案进行审议之前，应暂停对第 94(2)条草案的审议。虽然有与会者提醒注意，这一行动方针无法解决第 94(2)条草案方面的所有悬而未决的问题，因为该条款的运作并不局限于托运人，但据认为，审查第 8 条草案可能在这方面有所帮助。

工作组就第 94 条草案达成的结论

153. 经讨论后，工作组决定：

- A/CN.9/WG.III/WP.61 第 46 段所载第 94(1)条草案的案文可保留在公约草案中；及
- 将暂时保留 A/CN.9/WG.III/WP.61 第 46 段所载的第 94(2)条草案，对其案文的审议将在工作组审议了关于托运人义务的第 8 章草案之后重新进行。

第 95 条草案. 关于总量合同的特别规则

154. 与会者提醒工作组，工作组在其第十六届会议上曾请国际海事委员会编写一份有关在公约草案中对总量合同所作处理的解释性文件，以进一步说明其法律意义和实际意义(见 A/CN.9/591, 第 221 和 244 段)，已经应此请求编写了这样一份文件 (A/CN.9/WG.III/WP.66)。与会者还提醒工作组注意到此前在其第十五届会议上就草拟总量合同条文所做的工作 (见 A/CN.9/576, 第 52-104 段)，由该项工作产生了目前 A/CN.9/WG.III/WP.56 所载的经过精心编写的折衷案文。最后，与会者还指出，总量合同条文稍作修改后的案文已经提交，供工作组审议，载于 A/CN.9/WG.III/WP.61(见第 49 段)，但除了另有说明之处以外，该稍有修改的案文仅为行文措词上的改进 (见 A/CN.9/WG.III/WP.61, 第 49-61 段)。

第 95(1)条草案

155. 虽然工作组在其第十五届会议上就总量合同中合同自由的处理办法达成了广泛的一致意见，但有与会者对可能滥用总量合同减损公约草案条款的问题再次表示关切，特别是在总量合同可能涉及大宗贸易的情况下。有与会者表示关切说，减损强制性公约的合同自由如此广泛，有前后矛盾之嫌，有与会者认为，较为可取的是改为列出可作减损的具体条款清单。另有与会者认为，将第 95 条草案第 1 款和第 5 款以及第 1 条草案中的总量合同定义合并，这解决了此前对于缔约各方是否得到充分保护的问题所存的关切。有与会者还表示关切说，一般情况下，合同的某些自由是有利的，而且此类总量合同也不一定会引起反对，那么第 1(b)款草案为这类合同的当事人提供的保护可能就不充分。

156. 总的来说，工作组成员表示基本上坚决支持公约草案的总量合同制度，也坚决支持 A/CN.9/WG.III/WP.61 第 49 段所载的第 95(1)条草案改写后的案文。有与会者认为，总量合同框架提供了充分的平衡，使得在某些情况下既有减损公约草案的必要的商业灵活性，同时也为缔约各方提供了足够的保护。

工作组就第 95(1)条草案达成的结论

157. 经讨论后，工作组决定：

- 载于 A/CN.9/WG.III/WP.61 第 49 段的第 95(1)条草案在方法和措词改进上都获得接受。

第 95(4)条草案—不可减损的条款

158. 接下来工作组审议了是否适宜在公约草案的总量合同制度中添加一个条款，列出任何约定都不可加以减损的绝对强制性条款，如 A/CN.9/WG.III/WP.61 第 49 段所载的第 95(4)条草案所列的清单。

159. 有与会者对在公约草案中添加此类条款表示关切，因为据认为，以后解释公约草案时可能会借此重新引入高于一切的义务这一概念，而这是在草拟条款的过程中一直谨慎避免的。与会者认为，在某些法域中，如果损失或损害是由多种原因造成的，可能会利用高于一切的义务这一规则压倒公约草案中关于分摊赔偿责任的条款，而这是一个极不令人满意的结果。此外，还有与会者认为，第 95(4)条草案这类条款无论添加与否，都不会有多大的实际效果，因为据认为，其中不能不包括不容减损的有明确强制性的条文。还有与会者认为，应使总量合同当事人享有完全的合同自由，这样，为故意和疏忽大意的行为而承担的赔偿责任应是唯一不容减损的义务。

160. 不过，有与会者强烈支持添加一个条款，其中载列绝对不可按照公约草案中的总量合同制度加以减损的强制性条款。有与会者认为，对公约草案来说，即便有恢复高于一切的义务这一规则的风险，但更危险的是将绝对强制性条款的清单留给公约草案的司法解释来判定。此外，据认为，添加第 95(4)条草案这类条款是总体折衷的一个重要部分，目的是在总量合同框架下为缔约各方提供充分的保护。

第 95(4)条草案中的条款清单

161. 工作组还审议了第 95(4)条草案的清单中应包含哪些条款的问题。有些与会者认为，第 95(4)条草案的清单只应保留那些包含值得保护的公共政策或公共秩序内容的条款，如第 16 条草案的适航义务和第 33 条草案中的关于危险货物的规定。有与会者质疑第 30 条草案的托运人提供信息和指示的义务是否应列入第 95(4)条草案的清单。还有与会者表示关切，怀疑案文措词提及第 66 条而如此措词是否已做到尽可能明确。据认为，当事各方不可减损因故意行为而承担的赔偿责任，但该项禁止规则在第 95(4)条草案的案文中并不明确，可能需要改进措词。有与会者提议扩大第 95(4)条草案中的条款清单，例如添加第 11 条草案、第 13 条草案、第 14(1)条草案和第 17 条草案。最后，有观点认为，应保留 A/CN.9/WG.III/WP.61 中的第 95(4)条草案目前提及的所有条款，并删去方括号，有与会者对此表示赞成。

工作组就第 95(4)条草案达成的结论

162. 经讨论后，工作组决定：

- 应在公约草案中保留 A/CN.9/WG.III/WP.61 第 49 段所载的第 95(4)条草案案文；
- 应删去第 95(4)条草案中的方括号，并保留括号中的内容；
- 应保留提及第 66 条草案的内容，并适当加以阐明。

第 95(5)(b)条草案

163. 工作组审议了 A/CN.9/WG.III/WP.61 第 49 段所示修改后的第 95(5)(b)条草案案文，其内容是关于在何种条件下第三方当事人可以同意接受总量合同条款的约束。据解释，第 95(5)(b)条草案第一句的目的是确立一项原则，即根据公约草案第三方当事人将不受总量合同条款的约束，除非其明确表示同意接受这些条款的约束。另据解释，第 95(5)(b)条草案的第二句述及与这种明确表示同意的证据相关的事项，特别是旨在避免因接受含有标准条款的单证而可能被解释为等同于明确表示同意接受对公约草案作出删减的总量合同的条款的约束。

164. 虽然有与会者建议，考虑到第 95(5)(b)条草案的第一句，其第二句实属不必要，应当删除，但也有与会者表示强烈支持保留这第二句，因为其中通过规定对这种同意的最低限度要求而向第三方当事人提供了一项重要的保障。

165. 关于一项询问，据答复指出，依照第 95 条草案，第三方当事人如果没有明确表示同意接受总量合同条款的约束，将受到公约草案一般制度的保护，不受对公约草案作出删减的总量合同的条款的约束。据进一步指出，例如，如果总量合同限定的承运人赔偿额低于公约草案的规定，那么未明确表示同意受该合同条款约束的第三方当事人将不受其中规定的较低限额的约束，并将能够追回根据公约草案确立的限额所允许的灭失全额。但是据建议，本条草案的案文中应明确指出第三方当事人对总量合同条款无明确表示同意时的后果。

166. 有与会者表示关切，第 95(5)(b)条草案的第二句是关于对第三方当事人受总量合同约束的要求，可能引起解释上的困难。据建议，条文草案应更加明确地规定其中所载的两项要求，即原始当事人确有义务告知第三方当事人关于对公约草案所作的删减；关于明确表示同意的要求仅列于承运人的公开价目表和服务目录表、运输单证或电子运输记录中是不够的。

167. 据进一步建议，如果例如一方当事人未通知第三方对公约草案所作的删减，因而造成第三方未能明确表示同意，则第 95(5)(b)条草案不应允许该当事人从其如此不作为中获益，即该当事人不得援引公约草案中原已通过删减而被剔除的那些条款。据进一步解释，例如，如果总量合同的各方当事人已约定货物灭失的赔偿限额高于公约草案的规定，而承运人又未将此通知第三方，则承运人不得援引公约草案规定的较低限额，而是必须遵守总量合同中约定的条款，尽管缺乏第三方表示的同意。

工作组就第 95(5)(b)条草案达成的结论：

168. 经讨论后，工作组决定：

- A/CN.9/WG.III/WP.61 第 49 段所示的第 95(5)(b)条草案的基本政策是可以接受的；
- 秘书处应考虑到以上发表的意见而拟订一项新的第 95(5)(b)条草案的案文。

第 95(5)(c)条草案

169. 工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/WP.61 第 49 段所示第 95(5)(c)条草案的案文是否适宜的问题，该条文将已对公约草案作出有效减损的证明责任放在援引总量合同中规定的减损条件的当事人身上。据解释，与 A/CN.9/WG.III/WP.56 第 95(6)(b)条草案最后一句所载的同样规定相比较，当前的条文草案范围有所扩大，将举证责任的规则适用于从删减条件中获益的任何当事人。与会者对 A/CN.9/WG.III/WP.61 第 49 段所示第 95(5)(c)条草案的新案文表示支持。

工作组就第 95(5)(c)条草案达成的结论

170. 经讨论后，工作组决定：

- A/CN.9/WG.III/WP.61 第 49 段所示的第 95(5)(c)条草案获得接受。

第 96 条草案. 关于活动物和某些其他货物的特别规则

171. 有与会者建议从公约草案中删除第 96 条草案，因为活动物贸易是一项特殊贸易，传统上不属于《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》的范畴。对此，据答复指出，工作组已经决定保留该条文草案（见 A/CN.9/572，第 109 段）。还建议，可考虑到 A/CN.9/WG.III/WP.61 第 63-67 段所载的建议而拟订草案措词上的某些更改。

工作组就第 96 条草案达成的结论：

172. 经讨论后，工作组决定：

- 考虑到草案措词上的任何必要更改，A/CN.9/WG.III/WP.61 第 62 段所示的第 96 条草案实质内容可以接受。

托运人的义务—第 8 章

173. 有与会者提醒工作组，其最近刚在第十三届会议和第十六届会议上审议了公约草案关于托运人义务的第 8 章（分别见 A/CN.9/552，第 118-161 段和

A/CN.9/591, 第 104-187 段)。另据回顾, 关于托运人义务的提案已提交工作组本届会议审议(见 A/CN.9/591/WG.III/WP.67 和 A/CN.9/591/WG.III/WP.69)。

174. 工作组同意以下建议, 即应根据拟议的修订案文审议托运人的义务, 该案文载于就所认为的主要未决问题而提出的文件中, 这些主要问题是:

(a) 是否应对关于承运人提供信息和指示以协助托运人的第 29 条草案予以修改, 使其成为托运人要求和获得合理信息的权利, 或者成为一条基于托运人和承运人之间相互合作的一般性规定, 以及是否应根据这一决定保留第 18 条草案;

(b) 是否应将第 29 条草案的适用范围扩大到适用于第 30 条草案, 并且如果可能的话, 也适用于第 33 条草案;

(c) 适当表述第 30(b)条草案规定的托运人遵守管理当局规则、条例及其他要求的义务;

(d) 公约草案对于托运人和承运人迟延所造成的间接损害的处理;

(e) 工作组在托运人的义务方面所关注的其他问题。

第 29 条草案. 承运人提供信息和指示的义务

175. 工作组获悉, A/CN.9/WG.III/WP.67 第 14 段提出了第 29 条草案的三种备选案文供其审议, 即备选案文 A、B 和 C, 此外还有 A/CN.9/WG.III/WP.69 第 3 段所载的第 29 条草案的另一案文, 该案文除条文标题和行文中使用了“cargo”而非“goods”(中译文“货物”不变)一词外, 与备选案文 C 相同。

第 29 条草案的备选案文 A、B 或 C

176. 虽然有观点认为, 备选案文 A 和 B 没有实质上的区别, 但工作组内很少有人支持备选案文 A, 备选案文 A 是 A/CN.9/WG.III/WP.56 中所出现的案文。

177. 出于各种原因, 许多代表团都倾向于备选案文 B。尽管备选案文 B 表述的是托运人的权利, 但据认为, 它适当反映了工作组在前一届会议上所赞成的观点(见 A/CN.9/591, 第 121 至 127 段), 即该条文应侧重于托运人和承运人在提供信息和成功完成运输合同方面的相互合作。据认为, 鉴于第 29 条草案中提到了第 28 条草案和第 30 条草案, 这一点尤其明显, 因为后两条草案中载有托运人的主要义务, 从而表明承运人必须向托运人提供必要的协助, 以便其能够履行这些义务。有与会者认为, 应将备选案文 B 修改如下: “托运人有权请求并及时获得承运人提供的托运人可能指明并为承运人所知晓和可以合理获得的信息及对于托运人遵守第 28 条和第 30[29]条规定的义务具有合理必要性的指示。”有人赞成地认为, 应在一定程度上限制对承运人必须提供备选案文 B 所述信息的要求, 但也有人认为, 改拟后的案文会使承运人很容易规避提供必要信息以协助托运人的义务。

178. 还有与会者表示赞成第 29 条草案的备选案文 C。有观点认为，备选案文 C 是一条更具一般性的规定，并如上段所述，更好地反映了工作组在其前一届会议上所赞成的观点。有人对备选案文 C 中的“善意”义务的概念表示关切，这一概念在有些法律制度中比较普遍，但在另一些法律制度中可能会被认为仅仅起劝告作用。

179. 但也有观点认为，备选案文 B 和 C 没有很大的区别，有些与会者认为很难在二者之间作出选择。与会者普遍认为同备选案文 B 相比，备选案文 C 更加宽泛，也更具一般性，但有人担心备选案文 C 可能会成为一项一般的基本责任，从而不足以具体指明任何法律权利或义务。据认为，备选案文 B 在这方面更胜一筹，并且在表述双方合作的明确义务和一般责任方面居中间立场。另外，有些与会者认为，如果工作组不接受对根据备选案文 B 要求承运人获得的信息设定具体的限制，或者将备选案文 B 中提及第 30 条的内容予以删除（见下文第 82-84 和 86 段），则备选案文 C 将是第 29 条草案的一个更可取的案文。

180. 有与会者提议，鉴于为完成运输合同托运人和承运人互有义务在提供信息上合作是非常重要的，所以最好在该章草案中更加突出这一义务。据认为，如将第 29 条草案的内容并入第 28(1)条草案，或许可达到这一目的。还有一个措词提议是，扩大备选案文 C 目前所提及的“提供安全搬放和运输货物所需信息和指示”的范围，因为这可能会过于狭窄地解释为仅指第 30(a)和(b)条草案（见下文第 183 和 184 段）。

181. 还有与会者认为，第 31 条草案是托运人赔偿责任的基础，只要这一关键条款在托运人违反第 28 和 30 条所规定的义务时对其适用过失赔偿责任的标准，就不需要第 29 条草案，所以应当删去。虽然与会者不赞成完全删去第 29 条草案，但有观点认为，第 31 条草案载有针对托运人义务的适当的过失赔偿责任标准，这决定了工作组对第 29 和 30 条草案的讨论，有与会者对此十分赞同。此外，有与会者说，第 17(3)(h)条草案与本讨论有关，因为其中规定，如果承运人能证明货物的灭失或损害是由托运人的作为或不作为造成的，则解除承运人的全部或部分赔偿责任。

第 29 条草案中提及第 30 条草案的内容

182. 有与会者提议，应当扩大第 29 条草案的适用范围，以将提及第 30 条草案的内容包括在内，或许也可包括提及第 33(2)条草案的内容。有观点认为，用具体的措辞限定第 30 条草案现有的案文可能很难，若规定该条文受第 29 条草案中相互义务的约束，这或许是限制第 30 条草案中托运人义务范围的适当办法。

183. 有与会者对在第 29 条草案中插入提及第 30 条草案的内容是否适宜提出疑问。有观点认为，在第 29 条草案中提及第 28 条草案是适宜的，因为第 29 条草案的目的是为托运人从承运人处获取信息而给予其任何必要的协助，使托运人能够履行备妥货物待运的义务。据认为，第 30 条草案中载列的托运人在信息方面的义务虽不完全属于托运人的范畴，但在很大程度上如此，因此承运人无法协助获取信息。特别是，有与会者指出，第 30 条草案(a)款和(c)款提及了货物的

搬放和特性，有观点认为，对于这些事项，承运人几乎无法给予协助。这一观点得到了一些支持。

184. 不过，有与会者对第 30 条草案中的具体款项表示关切。有与会者表示赞成在第 29 条草案中提及(a)款，但更多与会者赞同只加入提及第 30(b)条草案的内容。据认为，(b)款提及的“预定运输”明确要求承运人向托运人提供某些信息，使托运人能够按照该款履行其义务。有与会者担心，在第 29 条草案中插入提及第 30(b)条草案的内容会过分限定(b)款所载的要求，可能造成托运人和承运人无休止地互相指责对方未提供信息。有与会者提出，这一例证尤其表明，为避免细节过多而产生的此类难题，上文的备选案文 C（见上文，第 179 和 180 段）中更为一般性的第 29 条草案案文比备选案文 B 更为可取。

保留第 18 条草案的问题

185. 有观点认为，在某种程度上，工作组决定选择第 29 条草案备选案文 A、B 还是 C 同其决定公约草案案文是否保留第 18 条草案是有关联的。不过，有与会者回顾说，工作组在其上届会议上已经决定删去第 18 条草案，只是等待收到一些代表团的指示（见 A/CN.9/591，第 184-187 段）。有人提出，工作组如果决定保留第 29 条草案备选案文 C 的一般性条文，则似宜审议是否应当保留第 18 条草案中更为具体地阐明承运人因未提供信息和指示而承担的赔偿责任的内容，但工作组决定从公约草案中删去第 18 条草案。

工作组就第 29 条和第 18 条草案达成的结论

186. 经讨论后，工作组决定：

- 应请秘书处根据 A/CN.9/WG.III/WP.67 第 14 段中备选案文 C 所采取的办法改写第 29 条草案案文，对措辞作某些调整，以顾及与会者在上述讨论中所表示的关切；
- 应当从公约草案案文中删去第 18 条草案。

第 30 条草案. 托运人提供信息、指示和单证的义务

187. 会上提醒工作组注意，关于第 30(b)条草案的下列三个备选案文已提交供其审议：A/CN.9/WG.III/WP.67 第 20 段所载的备选案文 A 和 B，以及 A/CN.9/WG.III/WP.69 第 6 段所载的的文本。据解释说，备选案文 A 是 A/CN.9/WG.III/WP.56 中所载的(b)款草案的案文，A/CN.9/WG.III/WP.69 第 6 段中所载的案文，与备选案文 B 略微不同之处在于第 30 条草案的前导句和(b)款案文本身。

第 30 条草案的前导句

188. 据解释说, A/CN.9/WG.III/WP.69 第 6 段中所载第 30 条草案前导句的案文在“合理必要的”词语之前添加了“与货物有关的”一语。与会者普遍赞同在第 30 条草案的前导句中加入该语, 从而使其中所载的义务范围更加具体和更加适宜。

第 30(b)条草案的案文

189. 有些与会者表示倾向于采用第 30(b)条草案的备选案文 A, 因为这是一种简明的行文措词方法, 对于这种条文, 据说寻求进一步具体阐明将会变得非常复杂。然而, 有与会者对备选案文 A 过于宽泛和不明晰表示关切, 认为需要更详细的规定以适当限定托运人提供信息的义务。

190. 据解释说, 虽然第 31 条草案所述的托运人的过失赔偿责任可能有助于缩小第 30 条草案中托运人的义务范围, 但认为还应对第 30(b)条草案作进一步修订。据解释, A/CN.9/WG.III/WP.69 第 6 段中所载第 30(b)条草案的案文意在具体说明, 要求托运人遵守政府当局的规则和条例提供的信息在以下两种不同的情况下可能获得: 或者适用法要求托运人提供此类信息, 或者承运人将所需要的信息及时告知托运人。此外据认为, 不要求托运人提供已合理向承运人提供的信息。

191. 虽然与会者普遍表示支持 A/CN.9/WG.III/WP.69 第 6 段中所载的关于第 30(b)条草案的更具体的案文, 但有与会者对其结构表示关切。据指出, 如果第(-)项草案中提及的“适用法”是指强制性的公法规则, 则认为这不应被列为第(二)项的替代案文, 因为不论公约草案中是否提及公法规则, 这些规则都将适用。此外, 还就根据第(-)项草案所设想的各种情况提出了一些问题。对这些问题的回答是, 例如, 这是为了满足某些担保要求, 譬如承运人须在进入某国的船舶装船之前 24 小时向该国海关当局提供必须从托运人处获得的仓单信息等要求。

192. 有与会者还就 A/CN.9/WG.III/WP.69 第 6 段中所载的第 30(b)条草案的案文提出了一些措辞上的问题。对使用“政府当局”一语表示关切, 认为其太狭窄, 提议使用“地方当局”或“公共当局”或干脆只使用“当局”这种词语更为适合。此外, 有与会者对具体说明“规则和条例”表示关切, 认为可能有必要对该案文重新进行审查。还有与会者对使用“适用法”一词表示关切, 据说该词可指运输合同法或指公法规则, 提出或许删去该词, 案文会更加明晰。此外, 还提出了“适用法要求承运人”一语是否妥当的问题, 因为任何法律都不可能具体说明要求哪些人提供有关信息。建议以“及时通知”取代“及时告知”一语, 还可提及“预期的航程”, 以便与备选案文 A 的案文保持一致。

193. 此外, 根据工作组上述讨论情况, 一些代表团重申了保留第 31 条草案规定的托运人过失赔偿责任制度的重要性。

工作组就第 30(b)条草案达成的结论：

194. 经讨论后，工作组决定：

- 第 30(b)条草案的案文应以 A/CN.9/WG.III/WP.69 第 6 段中所载的案文为基础；
- 请秘书处根据以上各段所提出的关切问题对该案文作必要的修改。

第 33 条草案. 关于危险货物的特别规则**对第 29 条草案类似义务的要求**

195. 会上提醒工作组注意在其第十六届会议上提出的关切问题，即如果托运人并不知道预定航程的话，那么第 33 条草案中关于托运人依照运输阶段所适用的当地规则对危险货物加上标志或标签的义务这一款是否会对托运人施加过分的负担（见 A/CN.9/591, 第 163 段）。当时有与会者提出，可能宜要求承运人向托运人提供必要的信息以使托运人依照第 33 条草案履行其义务。针对这些关切的问题，有与会者提议在该条文中插入 A/CN.9/WG.III/WP.67 第 31 段所载的新增第 33(4)条草案的案文。

196. 考虑到工作组决定在托运人和承运人彼此合作的一般义务基础上修订第 29 条草案备选案文 C 的案文（见 A/CN.9/WG.III/WP.67 第 14 段），有与会者提出第 33(4)条草案的案文不妥当，因为该案文意在反映第 29 条草案备选案文 B 中各项更加具体的义务。如在第 29 条草案备选案文 C 的做法基础上适当起草案文，即没有必要插入第 33(4)条草案，工作组中普遍支持这一看法。

197. 然而，有与会者表示关切，认为尽管采用按照第 29 条草案备选案文 C 行文措词的条文，但关于承运人将其需要的信息及时告知托运人的义务（如 A/CN.9/WG.III/WP.69 第 6 段中所述）的第 30(b)(二)条草案仍被认为是必要的，因此或许也有必要对第 33 条草案中的义务作进一步澄清。考虑到这种可能性，有与会者建议将第 33(4)条草案置于方括号内插入到案文中供工作组以后审议，或者可在第 33 条草案的适当一款中，按照第 30(b)条草案的行文措词加入一些限定托运人义务的修饰语。针对这些关切问题，据答复说，第 30(b)条草案案文所述的义务比第 33 条草案中的义务宽泛得多，因此有必要对该项义务加以更明确的限定，而不是仅仅依赖第 29 条草案备选案文 C 所述的彼此合作的一般义务。

工作组就第 33(4)条草案达成的结论：

198. 经讨论后，工作组决定：

- 第 33(4)条草案是不必要的，可予以删除，条件是在（A/CN.9/WG.III/WP.67 第 14 段所载的）备选案文 C 采取的做法基础上重新起草的第 29 条草案案文足以解决对相互提供必要信息以使托运人履行第 33 条草案所规定的义务方面的关切问题。

第 31 条草案. 托运人赔偿责任缘由：迟延

199. 有与会者回顾，工作组上次在其第十六届会议上已审议了托运人对迟延的赔偿责任（见 A/CN.9/591，第 133 段和第 143 至 147 段），并且关于此议题的书面提案已提交工作组审议（见 A/CN.9/WG.III/WP.67，第 22 段，A/CN.9/WG.III/WP.69，第 8 至 14 段）。据指出，迟延是关于托运人义务的一章中一个悬而未决的重要问题，因为它引起一些复杂的问题。

200. 工作组内有人赞成保留公约草案涉及承运人和托运人对迟延的赔偿责任的一些条文。有与会者指出，在一些早期的文书如《海牙规则》中没有这类条文，因此这些条文将对运输法跟上时代的需要作出重要贡献。还有与会者回顾说，及时性在班轮运输和商业界的各种现代物流安排中至关重要。另据指出，交易中的其他人，特别是收货人，应受到保护，免遭托运人或承运人造成的任何损失。有与会者指出，工作组在第十三届会议上已完成了对承运人迟延赔偿责任的审议（见 A/CN.9/552 第 18 至 31 段），并且第 22 条草案对此种赔偿责任作出了规定，只是未涉及此种赔偿责任的限度，这在关于赔偿责任限制的一章的第 65 条草案中论及，因此认为工作组不应重新讨论该条草案。

201. 然而，有与会者强烈反对在公约草案中列入托运人和承运人迟延所造成的间接损害。指出此种列入可能会给托运人带来巨大的、无限的责任。据解释说，例如，托运人如未能提供单证可能会妨碍单个装有低价值货物的集装箱卸货，这转而又可能妨碍整船集装箱抵达目的港和卸货。在这种情况下，与人者补充说，虽然从道理上说，在一托运人应为船舶迟延造成的所有损害而对承运人负全部责任的情况下，承运人向船上其他集装箱的托运人支付迟延损害赔偿金后应能从该托运人那里讨回这笔损害赔偿金，但该托运人的赔偿责任可能不仅对自身造成毁灭性的财政影响，并且可能是无法承保的赔偿责任。还补充说，在针对托运人迟延所造成的损害的赔偿责任而确立可适用的合理和符合逻辑的赔偿责任限度方面，以及在建立一种赔偿责任制度从而可为与迟延造成的损害相关联的潜在风险提供保险方面，都存在着重重困难，因此认为应从公约草案中删除涉及托运人的迟延赔偿责任。还进一步指出，鉴于要求承运人对托运人承担迟延责任会使承运人承担巨大的潜在赔偿责任，而要求托运人对承运人承担迟延责任也会使托运人承担巨大的潜在赔偿责任，为了确保公约草案的公正和平衡，应当相应地把迟延造成的间接损害责任，从承运人对托运人承担的责任中删除除非运输双方有明示同意。

202. 另据指出，为了在公约草案中保持适当平衡，关键是列入一条相当的规则，针对托运人造成迟延并致使承运人因其他托运人对其提出迟延索赔而遭受损失的情形确定托运人的赔偿责任，而且由于承运人承担的迟延损害赔偿责任是有限赔偿责任，此种托运人的赔偿责任也应当有一个合理的限度。但有与会者补充说，关于托运人对迟延损害的赔偿责任，如果要制定一个可接受的限度，事实证明这将是一件极为艰巨的任务，因为如果以有过失的托运人支付的运费为基础来确定这一限度，从承运人的利益来看会被认为过低，而如果采用其他写法，例如要求对船上集装箱所有其他托运人承担完全的迟延损害赔偿任，则从托运人的利益来看又会认为过高。还有与会者表示，对于因托运人造

成迟延损害而使承运人遭受的任何损失，即便可能因此给某一托运人带来相当大的赔偿责任，也还是应当为承运人提供适当的保护。会上由此得出结论，解决这一难题的唯一公平合理的办法是，从公约草案中去掉涉及托运人的迟延损害赔偿概念，而且除非双方在运输合同或总量合同中商定了明确无误的交货日期，对承运人也应当如此。为此提出修改第 22 条草案，以表明承运人对迟延造成的经济损失的赔偿责任将限于承运人已经同意此种赔偿责任的情形。

203. 有与会者回顾，已向工作组提交了措辞提议（见 A/CN.9/WG.III/WP.69，第 8-14 段），其中提出托运人对迟延所造成的间接损害不承担赔偿责任，并据此限制承运人的赔偿责任。据解释，要达到这一结果，可修改并删除公约草案中各处提及迟延的文字，并插入新的第 36 条之二草案（见 A/CN.9/WG.III/WP.69，第 14 段），第 36 条之二的目的是防止对公约草案规定的“货物的损害或灭失”所作的解释包含物质损害或灭失以外的因迟延造成的损害或灭失。针对提出的一个疑问，据解释说，按照公约草案的拟议案文，由迟延造成的无法弥补的间接损害赔偿，包括纯经济损失赔偿和可称作由部分经济损失引起的赔偿，如迟延期间的市场价格波动。另据解释，按照第 17 条草案的规定，以及在当事双方已经就交货日期达成明确的协议的情况下，承运人和托运人仍应为货物的有形灭失或损害承担赔偿责任。

204. 对此，有与会者指出，提出的这一办法相当于使当事人失去了按照国内法律可为经济损失而获得的任何救济。有与会者对草拟令人满意的案文过程中的困难表示关切，与会者对此表示赞同，因此有与会者提议，处理公约草案下的迟延赔偿责任的理想办法不是限制承运人的此类赔偿责任，而是将其归入迟延造成的所有类型的灭失后放在国内法领域处理。有与会者进一步提出，为了按照该提议完全排除经济损失索赔，仅仅删除公约草案中提及“迟延”的文字可能不够，或许还有必要加入一条规定，不允许承运人在这方面的向托运人提出任何索赔。关于措词，有与会者提出这一条款草案可从第 4 条草案得到启发，为此可能要改写 A/CN.9/WG.III/WP.69 号文件第 14 段所载的第 36 条之二草案。

205. 工作组详细审议了上述提议。有与会者进一步指出，将关于迟延赔偿责任的规则留给国内法律，不仅无法在这方面统一法律，而且会延续现有的不公平做法，按照这一做法，承运人在提单中加入条款，免除自己对迟延所造成的经济损失的赔偿责任，而托运人却没有相应的保障。有与会者进一步指出，在该事项上，争取最大程度上的法律统一是可取的，因为这不仅会增强法律的可预测性，还会提高这种风险的可保性，而将该事项留给各种不同的国内法律制度处理则是与这些目标背道而驰的。还有观点认为，不必把承运人和托运人的迟延赔偿责任放在一起考虑，因为承运人的迟延赔偿责任涉及承运人交付货物这一首要义务，而托运人的迟延赔偿责任则涉及托运人的次要义务。还有与会者说，虽然尚有疑问，但不应轻率地断定迟延不可作为赔偿责任的基础。例如，可以限制托运人的迟延赔偿责任，因为很可能是过失造成的迟延，根据一般规则，举证责任在索赔方，而诉讼的时效期限可能不长，或许是一年。还有与会者支持公约草案中有一个关于迟延赔偿责任的条款，指出虽然为迟延赔偿责任的限制找到一个公平合理的解决办法并非易事，但不是不可能做到，因为确有某些国内立法包含关于托运人迟延赔偿责任的规则，例如，根据托运货物的重

量限制托运人迟延赔偿责任。有与会者补充说，还有一个办法是，可以结合所付的运费来限制托运人的迟延赔偿责任，不过有与会者指出这个办法在有些情况下存在问题，例如，低价值货物集装箱延误了其他高价值货物集装箱的到达，却要按低价值货物集装箱的运费来计算赔偿额。据认为，即使没有关于托运人对迟延的赔偿责任规则，也应列入关于承运人对迟延的赔偿责任规则。

206. 对此，有观点认为，虽然法律上的统一的确是可取的结果，但风险的可保性并不取决于规则的统一性，而是取决于对赔偿额的限制。与会者敦促工作组不要低估这一工作的难度。为了找到可行的解决办法，与会者请工作组审议可归入公约草案的迟延赔偿责任制度的损害类型。在这方面，有与会者说，物质损失往往是可以补偿的，而在迟延期间因为货物价值的市场变动而引起的纯经济损失的赔偿和部分经济损失的赔偿则不应属于公约草案的适用范围。有与会者提出，当承运人的迟延赔偿责任涉及经济损失赔偿时，应允许当事人行使合同自由，减损第 22 条草案关于承运人的迟延赔偿责任的规定。有与会者具体说明，按照此类规定，可使承运人承担赔偿责任，除非另有合同约定。不过，有与会者表示关切说，根据第 94 条草案最后的写法，这种合同自由还可用来增加托运人的迟延赔偿责任，而这种结果是与本条款草案的预定目的背道而驰的。

工作组就迟延赔偿责任达成的结论

207. 工作组经讨论决定如下：

- 在审议提交的各项问题之后应在下一届会议上继续审议公约草案中的迟延赔偿责任问题；
- 特别鼓励提交关于该事项的书面意见以供工作组下届会议上审议；
- 暂停审议工作组认为涉及托运人义务的任何进一步问题，待将来审议迟延问题之后再作审议。

关于记名收货人提单的提案

208. 与会者提醒工作组，A/CN.9/WG.III/WP.68 号文件中提议，在公约草案中加入关于记名收货人提单的条款。据称，虽然公约草案的整套制度完全以可转让和不可转让的运输单证和电子运输记录为基础，但实际中使用的还有另一种运输单证，它的特点介于上述两类之间：以记名人为收货人的提单。据指出，这种单证在一些法律制度中是常用的，只是在不同的法域名称不同而已，而且受不同的规则管理，有时甚至在同一法域规则也各不相同。此外，据认为，有了公约草案中建立的法律框架，添加记名收货人提单是多余的，但另据认为，应当在公约草案中为记名收货人提单的处理作出规定，因为不能指望商业活动在任何新制度生效时立即发生改变。工作组一致认为，在本届会议上对该提案的审议应限于两个问题：是否要在公约草案中添加这类条款；如何定义记名收货人提单。其他问题留待以后讨论。

是否应该添加记名收货人提单？

209. 有观点认为，如果公约草案的框架被看作是包括所有必要类型的单证，那么，将这一具有不确定特点的不寻常的中间类型单证考虑在内可视为鼓励使用这种单证，而这种不规范的单证最好停止使用。因此，有与会者赞成不应在公约草案中为记名收货人提单制订特别的规定，而应以可转让单证或不可转让单证的一般性制度对这类单证进行管理。

210. 不过，有相反的观点认为，应该在公约草案中添加记名收货人提单，因为通过这种方式至少以某些统一的规则进行管理，会收到良好的效果，降低这类单证使用方面的法律不确定性。有些与会者认为，虽然在他们自己的法域中不使用记名收货人提单，但据承认在别处有使用这种中间类型单证的情况，在公约草案文本中加入这方面的规定可有助于增强公约草案在那些法域中的效力和作用。有与会者表示赞成这一观点，依据是，如果有使用这类单证的情况，那么将其包括在内是具有商业实用性的，他们还认为这将增强商业确定性。

工作组就添加记名收货人提单的问题达成的结论

211. 经讨论后，工作组决定：

- 应当在公约草案中添加关于记名收货人提单的条款。

记名收货人提单的定义

212. A/CN.9/WG.III/WP.68 号文件第 12 段提议，记名收货人提单的定义为“一种注明必须交单取货的不可转让运输单证。”据解释，该提议的用意是在公约草案范围内将这类提单作为不可转让单证处理，而且单证上应注明，持单人如欲按照单证所证明的运输合同行使任何权利时，必须向承运人出示或交出该单证，这也就是所谓的“提示规则”。据认为，定义的最后一个要件是，应在单证上写明“提示规则”，以表明单证的可转让成分。据认为，该定义中适当结合了各个要件，因而适应当前的商业实践，当事各方可以就不可转让单证的提示要求达成一致意见，而且记名收货人提单的标准格式包含“提示规则”的声明。

“注明”

213. 据解释，在定义中使用“注明”一词而非更具体的“声明”等词是为了更有灵活性，可将各类单证解释为属定义范围之内。有与会者支持提交的定义案文，但也有与会者表示关切，认为“注明”一词过于灵活和宽泛，会使原本不是记名收货人提单的单证被当作记名收货人提单处理。有与会者提议将“注明”一词改为“具体指明”等较明确的用词。

214. 还有与会者提议，在“注明”一词之前插入“依照管辖该单证的法律”一语，类似于第 1(o)条中“可转让运输单证”的定义。鉴于单证上可能出现不明

确的条文，如“承运人在交货时可要求交出本单证”，据认为，按照管辖该单证的适用法律来解释该定义至关重要。有与会者表示犹疑，认为插入关于可适用法律的词句会对该定义造成不当限制，因而对哪种单证属于这一类型而作的解释也会造成不当的限制，特别是因为记名收货人提单在司法上的处理并不统一。对此，有与会者提出，可保留“注明”一词特有的灵活性，不过插入关于可适用法律的词句可为行使这一自由裁量权提供某种必要的框架。

工作组就记名收货人提单的定义达成的结论

215. 经讨论后，工作组决定：

- 记名收货人提单的定义不完全令人满意，因为“注明”一词过于灵活；
- 秘书处应编拟其他备选定义，避免暗示只有在运输单证上找出特别的语句该单证才是记名收货人提单，并考虑到可能需要提及管辖该运输单证的法律。

运输单证和电子运输记录—第 9 章

216. 与会者提醒工作组，其最近一次对公约草案关于运输单证和电子运输记录一章进行的审议是在其第十一届会议上（见 A/CN.9/526，第 24-61 段）。另据回顾，关于运输单证和电子运输记录的提案已提交工作组本届会议审议（A/CN.9/WG.III/WP.62 和 A/CN.9/WG.III/WP.70）。此外，又据指出，A/CN.9/WG.III/WP.62 所载条款的案文是 A/CN.9/WG.III/WP.56 中的公约草案目前案文，未作改动，而 A/CN.9/WG.III/WP.70 则就第 37 条草案和第 40(3)条草案提出了备选案文。

217. 有与会者建议工作组应采用逐条讨论的方法审议关于运输单证和电子运输记录的一章，因为这是工作组对公约草案进行二读期间第一次审议该章，工作组赞同这一建议。又据指出，虽然在讨论过程中经常仅提及“运输单证”，但对其的理解是也同样指“电子运输记录”。

第 37 条草案. 运输单证或电子运输记录的签发

218. 有与会者提醒工作组，第 37 条草案的历史前身是《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》的第 3(3)条（承运人根据托运人的要求向托运人签发提单）和《汉堡规则》的第 14(1)条（其中规定向托运人签发提单，而“托运人”的定义则是指发货人）。据指出，公约草案第 37 条草案的主要创新是认识到“发货人”并不一定与“托运人”为同一人，例如，离岸价卖方是“发货人”，离岸价买方则是“托运人”。虽然承认在大多数情况下托运人与发货人将根据买卖合同进行合作，但也可能产生纠纷，因此每一方当事人收到哪种单证至关重要。据解释，第 37 条草案意在调整的情形是产生了一项纠纷，其中发货人仅有

权收到作为收据证明的运输单证，而托运人或收单托运人则有权收到可转让运输单证来保护自己的利益，直至按买卖合同货款得以支付为止。

219. 据指出，A/CN.9/WG.III/WP.70 所拟议的第 37 条草案案文与公约草案中的现有案文具有实质上的区别。A/CN.9/WG.III/WP.70 所载案文中采取的方法是由发货人而不是托运人有效控制货物，托运人在获得发货人许可之前不控制货物。

220. 有与会者对公约草案目前文本中的第 37 条草案所采取的做法表示关切。据认为，在离岸价买卖合同下，离岸价卖方（即发货人）根据第 37 条草案将受到充分的保护，因为其将仅收到收据而不是可转让单证。据指出，第 37 条草案有两个问题：发货人获得的收据无法律地位，提单的功能之一是作为收到货物的证据。另据指出，在一些法域中，向承运人交付货物的人享有独立的权利，可以获得可转让运输单证，而在离岸价销售中的发货人在其将货物交付承运人时则应收到可转让单证作为货物的担保。因此，有些与会者主张选用 A/CN.9/WG.III/WP.70 所载的第 37 条草案文本。

221. 但是，也有与会者发表了相反的观点，认为公约草案目前文本中的第 37 条草案所述的做法适合离岸价销售情况。依照第 37 条草案(a)款，发货人享有一项独立的权利，可获得承运人开具的指明货物已交付运输的收据。依据第 37 条草案(b)款，托运人有权从承运人处取得适当的运输单证，该款的用意是托运人可选择由承运人签发的运输单证是可转让的还是不可转让的，除非行业的惯例是根本不签发单证。据认为，(b)款提及“第 34 条中提到的人”，即持单托运人，从而对离岸价卖方或发货人给予了充分的保护。虽然在离岸价销售下，离岸价卖方通常代表离岸价买方行事，但在运输合同下情况则并非如此，离岸价卖方拥有获得运输单证的独立权利。承运人如何知道离岸价卖方（或发货人）而不是离岸价买方（或托运人）有权获得可转让运输单证，其唯一方法就是由托运人指示承运人，指明第 34 条草案的收单托运人（即离岸价卖方）应收到可转让运输单证。另外，托运人（或离岸价买方）根据买卖合同条款的规定也将在这方面有义务通知承运人。按照这种机制，离岸价卖方（或发货人）将收到可转让运输单证，并且被认为受到充分的保护。据认为，这是一种适当的做法，买卖合同的当事人应在该合同中纳入对其利益的保护，而不应指望运输合同的当事人提供这种保护。

222. 有与会者支持这样的看法，即收单托运人应有独立的权利根据第 37 条草案(b)款收到运输单证，而不是依靠买卖合同的条款来寻求这种保护。因此，有与会者表示更倾向于采用公约草案第 37 条草案中所述的做法而不是 A/CN.9/WG.III/WP.70 中所述的做法，据说在后者中，鉴于第 1(i)条草案中“发货人”的定义很宽泛，可包括将货物实际交付给承运人的任何人，譬如甚至可以是卡车司机，所以发货人的身份不明确。此外，据说 A/CN.9/WG.III/WP.70 中的做法似乎创立了一种新奇的复杂制度，在这种制度下，发货人取得货物收据，然后可将它换为可转让运输单证；所以不需要以这一做法向离岸价卖方另行提供一种单独的单证来保护其自身的利益。

223. 提出了一些旨在澄清第 37 条草案的行文措辞上的建议，考虑到第 1(n)条草案中关于“运输单证”的定义包括收据，普遍认为(a)款的案文应予以澄清，说明它只指收据，而不指运输单证或收据。还一致认为(b)款中应提及可转让和不可转让运输单证以及电子运输记录，并可阐明托运人有权选择承运人签发可转让运输单证或是不可转让运输单证。据认为，(b)款草案中的“明示或默示”一语可能不必要，建议将其删除。有与会者指出该短语在文书草案案文各条款中出现多次，会上商定，将注意每处这一提法并考虑它在每一具体情况下是否必要。

工作组就第 37 条草案达成的结论：

224. 经讨论后，工作组决定：

- 第 37 条草案案文中采取的做法是可接受的；
- 秘书处应修改第 37 条草案案文以便：在(a)款草案中列入适当词语，说明所指的是收据；在(b)款草案中说明托运人有权选择要求承运人签发哪种单证；(b)款草案中应列入提及不可转让运输单证的词语；审查“明示或默示”一语的使用情况，并考虑可否将其从整个公约草案案文中删除。

第 38 条草案. 合同细节

225. 有与会者指出，第 38 条草案的目的是规定合同细节的最低限度强制性要求。有与会者回顾，在非正式讨论期间，提出了添加项目的提议和对条款案文措辞调整的提议，供工作组审议（见 A/CN.9/WG.III/WP.62，第 12-18 段）。

226. 工作组成员广泛支持 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件所载的第 38 条草案案文。

227. 有与会者指出，强制性要求的清单应尽量限于绝对必要的项目。据补充说，当事人若有商业需要，可自由商定合同细节中的进一步要求。不过，工作组得知，在对该章进行的非正式磋商中提出了若干可添加的强制性项目（见 A/CN.9/WG.III/WP.62，第 14 段）。其中包括托运人或发货人的名称和地址；收货人的名称和地址；收货和卸货的地点及装卸港；运输单证正本的份数；如属舱面货，货物将要或可以装在舱面上运输的声明；如属危险品，指明货物的危险特性的标志。

228. 有与会者建议，应在第 38(a)条草案中添加“由托运人提供的”字样。据进一步建议，应该删去第 38(b)和(c)条草案中“承运人或履约方收到货物之前”字样，因为在承运人或履约方收到货物之后至货物装船之前，提供信息也可能是有用的。据认为，可以通过提及托运人按照第 30 条草案所提供的信息来加入信息的及时性这一要素。

229. 据进一步补充说，第 38(c)(-)条末尾的“以及”一词应改为“或”。据解释说，这样改动能更好地反映贸易惯例。按照贸易惯例，托运人向承运人或者提

供货物的包数、件数或数量，或者提供货物的重量，若要求将两项都包括在内，会增加不必要的负担。对此，有与会者指出，这一规定的用意是，只有当托运人提出请求并提供了相应信息时，才要求承运人在合同细节中列明包数和重量的信息。有与会者说，要达到这一目的，还可以在(c)项末尾添加“若有的话”字样。

230. 有与会者提议，应在第 38 条草案中加入提及可转让运输单证正本份数的内容。有与会者指出，提及此类内容可指明流通的正本份数，从而保护持有可转让运输单证的第三方。据指出，虽然签发多份可转让运输单证的做法应该制止，但只要这一不良做法继续存在，所提的这一规定就是有用的。另据提议，可以在第 40 条草案中提及未包含关于可转让运输单证正本份数的信息所带来的后果。

231. 有与会者建议，应在第 38 条草案中插入提及收货和卸货地点以及装卸港的内容，因为这些地点和港口与确定公约草案的适用范围以及能否适用关于管辖权和仲裁的条文有关。另据建议，为了公共秩序方面的原因，并确保托运人履行其按照第 33 条草案提供信息的义务，应当列入提及货物的危险性的内容。与会者进一步建议，还应在该条草案中插入提及舱面货物运输的内容。但这些建议均未获得工作组内的充分支持。

232. 有与会者指出，应当修订第 38 条草案的前导句，以确保与已经达成一致的 37 条草案内容中提及运输单证或电子运输记录的词句保持一致。

工作组就第 38 条草案达成的结论：

233. 经讨论后，工作组决定：

- 应在第 38(a)条草案中加入“由托运人提供的”等词语；
- 第 38 条(b)款和(c)款草案中的“承运人或履约方收到货物之前”等词语应替换为提及第 30 条草案所要求的信息；
- 应在第 38 条草案中插入提及可转让运输单证正本份数的内容；
- 秘书处应根据上述考虑，拟订第 38 条草案的修订案文，包括对前导句中提及第 37 条草案的文字作可能的修订。

三. 其他事项

第十八、十九和二十届会议的时间安排

234. 据指出，经委员会第三十九届会议核准后，将于 2006 年 11 月 6 日至 17 日在维也纳举行工作组第十八届会议（见 A/60/17，第 241 段），并将于 2007 年 4 月 16 日至 27 日在纽约举行工作组第十九届会议。另外还指出，经委员会第四十届会议核准后，将于 2007 年 10 月 15 日至 25 日在维也纳举行工作组第二十届会议。

未来的工作计划

235. 为安排该文书草案其余条款的讨论，工作组通过了下述暂定议程，将按所列的顺序处理，以便完成文书草案的二读：

第十八届会议（2006年11月6日至17日，有待核准）

- 管辖权和仲裁；
- 运输单证和电子运输记录（续）；
- 托运人义务方面的迟延和未决事项（续）；
- 赔偿责任的限定，包括第104条草案“对限额的修正”；
- 拟推迟到今后在另一份文书（如示范法）中审议的可能的专题清单；
- 诉讼权和诉讼时效；
- 最后条款，包括与其他公约的关系和共同海损。

236. 工作组对公约草案方面的稳步进展表示非常满意。鉴于公约草案还有许多复杂的问题等待最后确定，工作组认为还将需要更多的时间才能完成其审议工作。工作组商定，将按时于2006年底完成其对公约草案的二读，并于2007年底完成其最终的审读。

注

¹ 《大会正式记录，第五十六届会议，补编第17号》及更正(A/56/17和Corr.3)，第345段。

² 同上，《第六十届会议，补编第17号》（A/60/17），第182段。